10e Année ▰ N° 438 — 50 centimes — 9 Février 1907 ▰ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Sur le Circuit de la Seine-Inférieure

Le Grand Prix de Pau

Une épreuve de natation dans la glace

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ *Fermes & Châteaux* ▰ *Femina*
Musica ▰ *Le Petit Magazine* ▰ ▰ ▰ ▰ ▰
90, Avenue des Champs-Élysées ▰ Paris

AU CERCLE HOCHE
L'assaut J. Joseph-Renaud-Gaudin, où le premier eut l'avantage

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SOCIETE DES AUTOMOBILES
Eugène BRILLIÉ
60, bd Péreire (place Wagram)
Adr. télég. Autobril-Paris | Télép. 535.56
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus, Camions Tracteurs. Moteurs, Canots
Construits dans les Ateliers d'Artillerie de
MM. SCHNEIDER & Cie
LE HAVRE
Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de Paris

HALTE-LA! C'est ici qui sont !!!
les bonnes farces, les trucs épatants *vrais tours Physique, de Magie, Sorcellerie, Magnétisme, Hypnotisme,* Chansons, Monolog., Pièces de théât. **succès,** *Cartes postales comiq.* **Librairie spéciale**, *Inventions nouvell., prod. de beauté, etc.* en envoyant 0f30 à la Société **Gaîté française. 65, r. du Faub. St-Denis, Paris;** vous recevr. de suite **ALBUM ILLUSTRÉ 1907,** *130 pag. av. 350 grav. comiq.* et **4 primes extraordinaires.** de quoi rire, s'amuser des mois et **faire fortune.**

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

LA PLUS SOUPLE — LA PLUS SIMPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

LISEZ FEMINA

LA HERNIE
Les Appareils Pneumatiques sans Ressort de **A. CLAVERIE**
sont les Seuls universellement adoptés pour le soulagement et la Guérison de la Hernie et les Déplacements des Organes.
Grâce aux *Appareils Pneumatiques et sans Ressort* dont Mr CLAVERIE est le créateur, les *Hernies*, les *Efforts*, les *Descentes*, quels que soient leur volume et leur ancienneté, sont contenus sans gêne et sans souffrances. Imperceptibles et imperméables, ils permettent *seuls* l'exercice de toutes les professions et de tous les sports et procurent, dès leur application, un soulagement immédiat.
Le renommé Spécialiste a décrit ses incomparables appareils dans un magistral "*Traité de la Hernie*" qui est envoyé gratuitement et avec discrétion à tous nos lecteurs qui en font la demande à Mr **A. CLAVERIE, 234,** Faubourg Saint-Martin, à PARIS. — *Visites et applications à* **Paris** *tous les jours de 9 h. à 7 h.* Dans les principales villes de France tous les 2 mois (Demander les dates). *Consultations et renseignements gratuits par correspondance.*

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

PRÉSERVATIFS "SANITAS" GRATIS
Les Notices et Catalogues de luxe pour les deux sexes, illustrés de nombreuses planches en relief, tirées en plusieurs couleurs, sont envoyés
Télép. 135-64 **GRATIS** avec 1 Echantillon **"SANITAS"** *sur simple demande adressée à la Société* "EXCELSIOR", 102-104, Faubourg Poissonnière, Paris

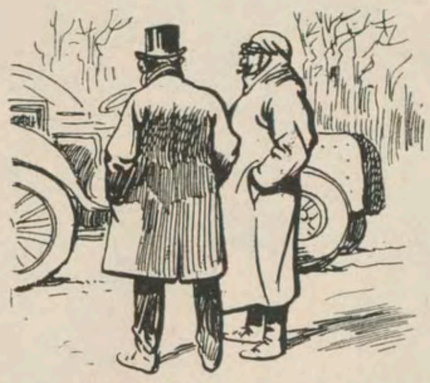
LA BENGALINE
est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laque, on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse, brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTÉ
Le **Thé Mexicain** du Dr Jawas

L'obésité altère la santé, détruit la beauté et vieillit avant l'âge; si vous voulez rester toujours jeune et mince, prenez deux à trois tasses par jour du **Thé Mexicain du Dr Jawas** et, en quelques semaines, vous maigrirez sûrement et lentement, sans aucun danger pour la santé et sans aucun régime.
C'est une véritable cure végétale, dépurative et absolument inoffensive.
SUCCÈS CONSACRÉ
Se méfier des Contrefaçons
Prix de la Boîte 5f, les six Boîtes 28f, fco cre mandat; dans tous Pharmas
Dépôt : Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je trouve que quand on sait faire de l'exercice l'hiver est en somme la saison où l'on finit par avoir le plus chaud.


— Je compte que dans mes affaires, une heure doit me rapporter 50 francs... ma voiture, me faisant gagner au moins quatre heures dans ma journée, me rapporte donc deux cents francs par jour.

— J'ai choisi une peau de hérisson, parce qu'avec mon costume ordinaire, j'ai failli être assommé dans un village où l'on m'avait pris pour un ours !

— J'essaie le tobogan pour vieux employés, avec rond de cuir... je trouve que le frottement est adouci.

GUÉRISON RADICALE de l'INSOMNIE
8 heures de sommeil normal assuré chaque nuit.
Unique moyen de guérir les Morphinomanes.
NOTICE GRATUITE: PHARMACIE, 6, Rue Feydeau, PARIS. *Tél.* 220-95.

Nouveauté !!!
LES PAPIERS de la marque **S.I.P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffite, Paris. *Tarif sur demande.*

IMPUISSANCE PAIEMENT APRÈS GUÉRISON
Résultat immédiat. — *Notice gratuite sous pli fermé.*
Direct de la Pharmacie, 6, Rue Feydeau, PARIS. *Téléph.* 220-95.

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX

DEFIEZ-VOUS, Mad
***de l'action nocive du temps. — Prenez tous les au coucher deux dragées de* ROMASTINE BO**
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMP DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR D UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTU
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-p
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun,

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

HERNIE GUÉR

par le Nouveau **BANDAGE MÉ**
Accepté p'la Société de Chirurgi
Recommandé par le Membres du Corps Mé
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Ca
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, **229,** Rue St-Honoré

AUTOMOBILES
DE DION-BOUTON
PUTEAUX (Seine) — PUTEAUX (Seine)
SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Février 1907 — N° 438
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE FOOTBALL EN AMÉRIQUE

On se plaint sans cesse de la brutalité qui semble être de rigueur dans toutes les parties de football en Amérique. Des contusions, des hommes estropiés pour toute leur vie, parfois des morts, tel est le bilan de ces matches. De nombreux sportsmen américains se sont émus de ces mœurs antisportives et organisent une ligue pour enrayer le mal. Notre photographie donne une idée exacte de ce que peuvent être ces scènes de sauvagerie dans lesquelles de véritables luttes s'engagent entre joueurs dont aucun n'a le ballon.

Quelques Préceptes de l'Art de Conduire

L'art de conduire ne consiste pas seulement à manier un volant et à savoir se diriger dans les rues. Pour être un véritable conducteur, il faut connaître autre chose, et c'est ce que notre collaborateur étudie aujourd'hui.

Je n'ai point, assurément, la prétention, dans le cadre restreint d'une brève chronique, de tracer une sorte de catéchisme idéal du conducteur, catéchisme dans lequel tous les cas auraient été prévus et qui ne renfermerait que des prescriptions inattaquables.

L'automobile est entrée dans nos mœurs, et on apprend couramment à conduire en deux heures : beaucoup de nos chauffards n'ont pas fait d'apprentissage plus long. Au bout de ce court espace de temps, ils connaissent bien les manœuvres essentielles, savent qu'il faut débrayer pour passer d'une vitesse à une autre, savent également quelques autres formalités indispensables, mais apprennent fréquemment à leur dépens qu'il faut, en matière d'automobiles, comme en bien d'autres, graduer son instruction.

Mise en marche.
Pour mettre en marche, le conducteur doit faire effort de la manivelle en tirant de bas en haut, afin d'éviter toute fracture.

Mauvaise manœuvre.
A la suite d'une mauvaise manœuvre de mise en marche, le radius a été fracturé par retour de manivelle. (Fracture indirecte, la manivelle n'a pas été lâchée.) (Radiographie communiquée par le Dr Wetterwall).

Mais avant toute chose, qu'il me soit permis de remercier l'aimable M. Degrais, le co-directeur du superbe garage de la place Saint-Ferdinand. Avec une rare amabilité, M. Degrais a bien voulu illustrer cet article. Nous ne pouvions, certes, mieux trouver qu'un ex-recordman du mille pilotant une de ces excellentes 24-chevaux Lorraine-Diétrich.

Le Départ Il tombe sous le sens qu'avant sa sortie la voiture a été consciencieusement lavée, astiquée et préparée. Elle a son plein d'eau, d'essence et d'huile. Les lanternes ont leur plein de pétrole. Avant l'heure fixée pour le départ, le propriétaire de la voiture devra faire tourner un peu son moteur et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, si, pour une cause quelconque, le moteur fonctionnait peu, le propriétaire aurait le loisir de découvrir l'origine du mal et n'épouvanterait pas ses invités du spectacle d'un fou furieux, gesticulant et « imprécationnant », bousculant le capot, dérangeant les bagages déjà installés pour soulever le plancher ou pour prendre quelque outil oublié sous un coussin. En second lieu, un moteur ayant un peu tourné est tout préparé à bien démarrer, le moment venu, et par surcroît la fluidité de l'huile de barbotage est rendue parfaite.

Le démarrage.
Desserrer le levier de frein, appuyer sur la pédale de débrayage, engager le levier de vitesse dans la position de première vitesse et abandonner progressivement la pédale, en augmentant peu à peu l'admission des gaz.

Pour effectuer cette manœuvre de mise en marche, le conducteur doit vérifier que le robinet d'arrivée d'essence est ouvert, que le contact est mis, les fils de magnéto et d'allumage aux cylindres étant bien en place; il doit s'assurer d'une manière certaine que le levier des vitesses est au point mort et que le levier de frein à main est dans la position de serrage à fond : enfin, la manette d'avance à l'allumage doit être au maximum de retard.

Il va sans dire que si la voiture est pourvue d'un réservoir sous pression, la première manœuvre à faire est de donner de la pression sur l'essence, afin qu'elle puisse arriver au carburateur.

Ayant embrayé la manivelle, le conducteur fait effort sur elle du bas vers le haut, de manière à éviter toute fracture du bras pouvant résulter d'un retour d'allumage : si on fait effort du haut vers le bas et qu'un retour se produise, le poignet est inévitablement retourné, d'où foulure : si le bras résiste, il y a fracture connue des chirurgiens sous le nom de

fracture des chauffeurs. Nous reproduisons ci-contre une radiographie due à l'amabilité du docteur Wetterwall qui montre clairement une fracture du radius.

Si le retour d'allumage se produit quand on fait effort de bas en haut, la manivelle est violemment arrachée de la main du conducteur, sans qu'il s'ensuive généralement de foulure ou de fracture.

Le moteur tournant ainsi, le conducteur vérifie le débit des graisseurs qu'il règle s'il y a lieu, s'assure que tout va bien, donne un coup de clé à tel écrou qui se desserre fréquemment, un coup d'œil à telle goupille qui flanche.

Les voyageurs étant tous installés, le conducteur monte le dernier à sa place. Il doit le faire par le côté des leviers et ne jamais déranger l'invité qui se trouve à côté de lui, sur le second siège d'avant. Sans doute, dans la plupart des voitures, cette entrée par le côté des leviers ne va pas sans quelque gymnastique : mais on se demande pourquoi les constructeurs ont voulu ainsi barrer le chemin de dégagement au conducteur. Exigeons d'eux des emplacements de leviers qui nous permettent de sortir par la droite sans être exposés à nous rompre les reins.

Pour démarrer proprement en général, il faut évidemment que la progressivité de l'embrayage soit autre chose qu'un vain mot, mais il faut aussi que la manœuvre soit bien faite. On commence par desserrer à fond le levier de frein, on appuie sur la pédale de débrayage et on pousse le levier des vitesses dans la position de première vitesse.

Cela fait, le moteur tournant étranglé, on abandonne progressivement la pédale et l'emprise de l'embrayage se faisant peu à peu, on augmente peu à peu l'introduction de gaz, soit par manœuvre de la manette, soit par celle de la pédale d'accélérateur. Quand cette double manœuvre est bien exécutée, on obtient un démarrage à la fois très souple et très rapide.

En marche Pour passer d'une vitesse à une vitesse supérieure, il faut débrayer, étrangler les gaz, pousser le levier des vitesses à sa nouvelle position, rembrayer et ouvrir les gaz. Il y a là cinq opérations qui se font quasi-simultanément, en moins de temps, en tout cas, qu'il n'en faut pour l'écrire.

Quand on voudra passer d'une vitesse à une vitesse inférieure, pour escalader une côte, par exemple, le conducteur devra effectuer la même manœuvre de débrayage antérieure à celle de déplacement du levier de vitesse, mais s'il

Piéton maladroit.

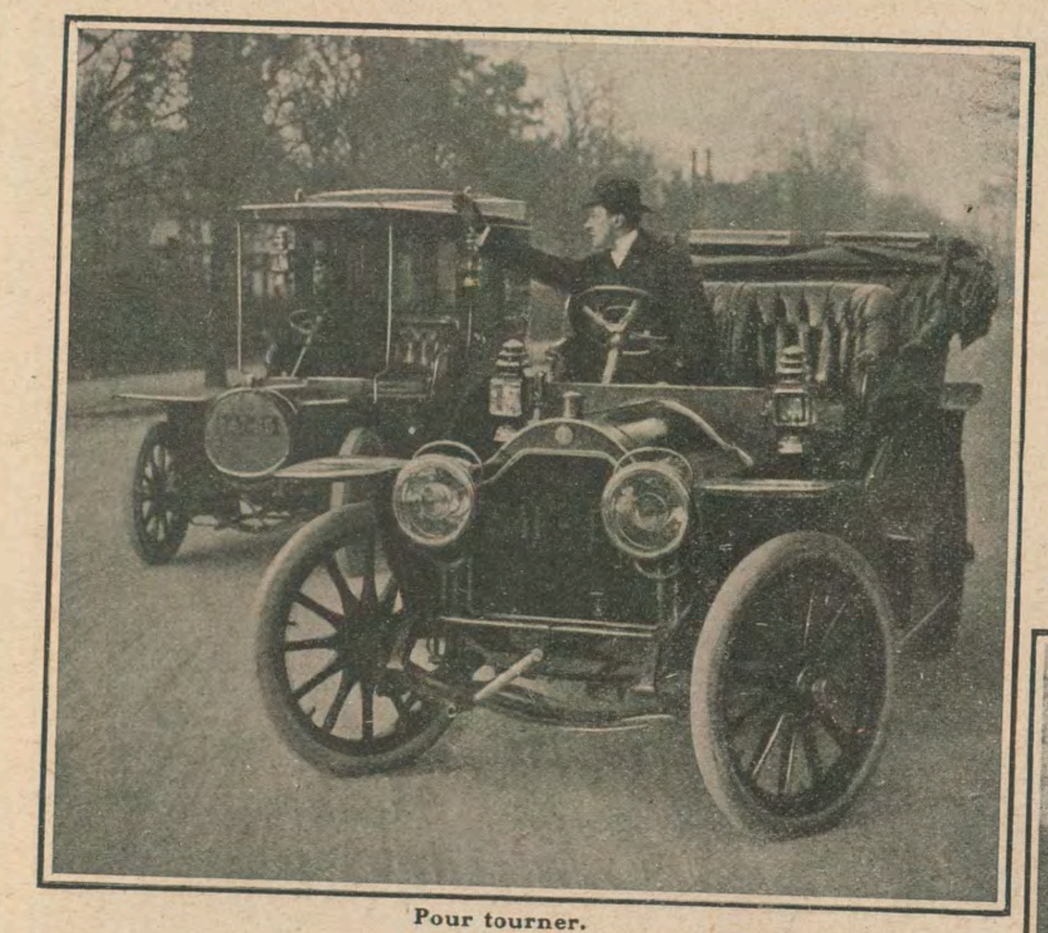
En dépit des appels de trompe, le piéton hésite, se jette de droite à gauche et barre la route. Le conducteur freine puissamment et braque ses roues du côté où l'échappement est le plus aisé.

blement à tout changement de direction, il est rigoureusement indispensable de lever la main, par manière de précaution.

L'arrêt. Rendu à destination, le conducteur pour arrêter étrangle le gaz, débraye et laisse courir la voiture sur sa lancée : cette manœuvre doit être faite d'assez loin pour que la manœuvre du frein ne soit qu'accessoire. Le véhicule étant arrêté, on met le levier des vitesses au point mort, on serre le frein à main, puis on abandonne la pédale d'embrayage.

Pour arrêter le moteur, on peut soit obturer l'arrivée d'essence, soit couper le courant d'allumage. La seconde manœuvre est préférable parce qu'elle rend plus aisé un départ subséquent du moteur.

C. Faroux.



Pour tourner.

Avant de tourner le conducteur doit lever la main, pour prévenir ceux qui pourraient le suivre et s'assurer que la route est entièrement libre.

opère promptement, il a tout intérêt à ne pas étrangler les gaz.

Il va de soi que sur la route la plus grande prudence est recommandable. Méfiez vous des gens qui conduisent avec les freins. Tôt ou tard, ils auront un accident grave.

Un bon conducteur doit en arriver à ne jamais se servir de ses freins. Si paradoxale que cette affirmation puisse paraître, je suis bien convaincu que tous les grands touristes la ratifieront. Les freins, répétons-le, ne doivent servir que dans des cas indépendants de la volonté du conducteur : cheval affolé, enfant imprudent, etc. Encore faut-il noter qu'à l'approche de toute cause susceptible d'avoir de mauvaises conséquences, le conducteur doit avoir suffisamment ralenti pour être certain de s'arrêter sur une très courte distance. Dans ce cas, un conducteur adroit évitera toujours le grave accident : voyez plutôt la photographie ci-contre.

Dans l'art de conduire, l'exacte appréciation des distances entre pour une large part : il est nécessaire de posséder par surcroît, ce qu'on nomme en argot hippique la science du train, je veux dire la connaissance suffisamment approchée de la vitesse à laquelle on roule.

Il va de soi que le conducteur doit bien posséder son code de la route : ne s'approcher que lentement d'un croisement de routes, quand la voie transversale est cachée et ne rebrousser chemin qu'après s'être assuré qu'il ne vient personne derrière lui. Quoi qu'il en soit, et préala-

Marche arrière, pour ranger la voiture, par exemple.

Le conducteur recule prudemment, en surveillant de l'œil la marche du véhicule.

Les usages de l'automobile dans l'armée

Notre collaborateur montre, avec chiffres à l'appui, tous les avantages que l'on peut retirer de l'introduction de l'automobile dans l'armée. Toutes les branches de cette industrie peuvent simplifier considérablement l'organisation actuelle des armées en campagne

Dans un précédent article, nous avons montré la nécessité où vont se trouver les armées européennes d'employer, pour leurs transports, des véhicules automobiles. Cette nécessité, avons-nous dit, est imposée par la disette, toujours plus considérable de jour en jour, des chevaux de trait que l'industrie, le commerce et les sociétés de transport remplacent par des tracteurs mécaniques.

Nous allons voir aujourd'hui comment ce remplacement peut être effectué et montrer que, loin d'amener des difficultés nouvelles dans la question si délicate et si complexe des transports militaires, il constitue une simplification notable du problème, simplification qui va avoir un retentissement jusque dans la stratégie, et peut-être même, avec l'automobile de guerre, dans les méthodes tactiques. Mais tout d'abord, il va falloir jeter un coup d'œil sur l'organisation actuelle de nos transports, si aride que paraisse cet aperçu.

Laissant systématiquement de côté les voitures qui se meuvent sur la ligne de combat et qui en sont partie constituante (matériel d'artillerie de campagne, train de combat des unités d'infanterie, de cavalerie et du génie), nous allons d'abord examiner les services dits de l'arrière et les échelons intermédiaires qui assurent leur liaison avec la ligne du combat.

Une armée en campagne peut être comparée à un être vivant, à la démarche lente et lourde, toujours affamé de vivres et de munitions.

Cette individualité a et doit avoir uniquement pour but le combat. Le fantassin qui chemine péniblement, courbé sous le poids de son sac, le cavalier, se haussant sur ses étriers pour scruter l'horizon et y découvrir l'ennemi dont il sent la présence, l'artilleur, couvert de la poussière soulevée par ses canons, le sapeur creusant sa galerie dans le bruit assourdi des gros canons de siège, ou assemblant froidement sous les balles ces morceaux de bois qui, tout à l'heure, constitueront un pont, n'ont pas le droit de s'arrêter dans leur travail ou leur marche en avant pour pourvoir à leur subsistance ; ils ne doivent pas davantage faire un pas en arrière pour remplir les cartouchières vidées ou les coffres démunis de projectiles.

Tous les approvisionnements doivent venir de l'arrière et arriver à point nommé. Lourde est la tâche pour ceux à qui elle incombe. Voyons les moyens qu'ils emploieront.

Tout d'abord, vivres, munitions, matériel de rechange, tout cela sera amené le plus près possible de la zone des opérations par chemin de fer. Le Grand Frère, le Poids lourd par excellence, conduira ses rames de wagons jusqu'aux stations dites « têtes d'étapes de guerre ». C'est là que le matériel, déchargé des trucks passera sur les voitures.

Mais combien de véhicules, combien de chevaux, combien de conducteurs pour transporter le contenu d'un seul wagon !

Les voitures de parcs, qui pèsent en moyenne 2.000 à 2.500 kilos, transportent un poids utile qui atteint à peine 800 ou au maximum 900 kilos. Elles sont attelées à six chevaux, exigent par conséquent trois conducteurs, sans compter les cadres, et leur allure, celle du pas, presque toujours, ne dépasse guère 6 ou 7 kilomètres à l'heure. Si nous supposons qu'elles marchent effectivement pendant huit heures dans une journée (ce qui suppose au moins dix heures comme durée totale de l'étape), nous voyons qu'un homme et deux chevaux transporteront en une journée à 50 kilomètres un poids utile de 250 kil. 300 au maximum.

Mais pour fixer les idées, comme disent les mathématiciens, prenons deux cas concrets : le convoi administratif d'un corps d'armée, et le parc du Génie d'une armée, par exemple. Le convoi administratif d'un corps d'armée, destiné à ravitailler les trains régimentaux quand le pays ne présente pas les ressources de vivres suffisantes, contient 4 jours de vivres dans 800 voitures environ et occupe une longueur de 6 kilom. 500 sur une route. Ces voitures, attelées de deux chevaux, transportent de 4 à 600 kilos de poids utile. Admettons la moyenne de 500 kilos. Le poids total transporté est donc de 400 tonnes. Il exige l'emploi de 2.000 chevaux et 1.000 hommes.

Remplaçons les voitures par des camions automobiles. Prenons le type le plus courant jusqu'alors, portant 3 tonnes et marchant à une allure moyenne de 12 kilomètres à l'heure, allure qui n'a rien d'excessif. Il nous suffit alors de 133 voitures. Nous allons voir qu'on peut encore réduire ce chiffre de moitié.

Un camion militaire Peugeot

Ce camion a obtenu le maximum dans la course Paris-Marseille-Paris, sur l'ensemble des points attribués à chaque véhicule. Il a été aussi classé premier pour la consommation.

Le convoi administratif est divisé en quatre sections. Celle qui vient de se vider pour remplir les trains régimentaires va se ravitailler à l'arrière, et, seule, l'obligation de ne pas lui imposer des étapes exagérées pour rejoindre le reste du convoi, a fait porter à quatre le nombre des sections.

Le convoi administratif d'une armée On conçoit donc que, si, au lieu des 50 kilomètres qui sont un maximum de parcours pour une voiture à deux chevaux, on admet que le convoi des camions peut effectuer 100 kilomètres et plus par jour, on pourra réduire à deux le nombre des sections du convoi. D'où 70 voitures seulement, occupant environ (à raison de 25 mètres par voiture) 1.750 mètres sur la route, exigeant pour leur conduite 150 hommes au maximum : Bénéfices : 750 hommes, 2.000 chevaux, encombrement réduit des trois quarts.

Le Parc du Génie d'armée ? 75 voitures attelées à 6, donc 500 chevaux, 250 hommes, poids utile transporté : 60 tonnes environ.

Avec des camions de 3 tonnes : 20 voitures, 50 hommes, 500 mètres de longueur, au lieu de 1.500 mètres.

La guerre de siège, ainsi que nous l'ont montré les grandes manœuvres autour de la place de Langres, utilisera ce moyen de locomotion, non seulement pour le ravitaillement, mais encore pour le transport du matériel d'artillerie et des projectiles. Des batteries de pièces de gros calibres pourront être armées et seront capables d'entrer en action sans attendre l'installation toujours pénible des voies étroites du chemin de fer Péchot-Decauville. Les camions feront la navette entre les magasins de secteur et les magasins de batterie, charriant les obus en grand quantité et augmentant ainsi la puissance destructive des monstres d'acier à la gueule tonitruante que sont les canons de siège.

Et la guerre de campagne trouvera, elle aussi, un appoint précieux dans les petits fourgons, transportant environ 1.500 kilos, dont la maison Peugeot a envoyé un bel exemplaire au Concours militaire.

Les services d'ambulance Les omnibus eux-mêmes trouveront un emploi précieux. Que de fois, en effet, un point d'appui, occupé par surprise par la cavalerie, n'a pu être conservé faute de fantassins pour le défendre. Que de fois une division, un corps d'armée ont été arrêtés au bord d'une rivière, attendant fiévreusement que les sapeurs du génie, harassés par les étapes doublées, aient achevé de leur préparer un point de passage ! Eh bien, le général ayant à sa disposition quelques voitures employées en temps de paix aux transports en commun, y fera monter une compagnie d'infanterie, un détachement du génie qui, devançant les troupes à pied, auront achevé leur mission quand le gros de la colonne arrivera. Six voitures de la Compagnie des omnibus de Paris transporteront une compagnie avec son matériel, à 150 kilomètres dans l'espace d'une nuit. Il serait superflu d'insister plus longtemps sur les immenses avantages que procureront ces véhicules, pour une armée en campagne. Signalons cependant encore un autre rôle qu'ils pourront être appelés à remplir : le transport des blessés.

Les statistiques les plus autorisées nous affirment que, sur trois victimes de la guerre, deux ont péri de maladie dans un hôpital... ou sur la route, et qu'un seul est tombé sous le feu de l'ennemi.

Cette proportion effrayante de mortalité par suite de maladie, a, paraît-il, quelque peu baissé dans la dernière guerre russo-japonaise, grâce à l'admirable organisation du service sanitaire japonais. Mais elle est et sera toujours trop considérable.

Eh bien, sans être paradoxal, on peut affirmer que c'est à l'automobile qu'il appartient de diminuer cette mortalité.

L'existence de voitures rapides de transport à grande capacité permettra l'évacuation des ambulances et des hôpitaux de campagne, dont l'encombrement et l'installation, toujours et forcément difficile et inconfortable, rendent moins efficaces les soins que nos médecins prodiguent aux blessés et aux malades. Ceux-ci pourront être transportés en arrière et distribués par voie de terre ou voie ferrée dans les hôpitaux du temps de paix des villes de l'intérieur.

La voiture mitrailleuse Enfin, il y aurait encore à parler de l'automobile de guerre, la voiture mitrailleuse, dont un exemplaire était exposé cette année au Salon. Voiture de poids lourd, en somme, pourquoi pas ?

Ce genre de véhicule a déjà reçu en France la sanction des manœuvres : l'un d'eux a parcouru cette année les plaines de la Beauce, attaché à la 8e division d'infanterie. Ce n'est, en somme, pas autre chose qu'un affût de mitrailleuse, mais un affût qui renferme en même temps que la bouche à feu, ses servants et ses munitions. Blindée de tôles d'acier à l'épreuve de la balle du fusil, ses quatre roues, toutes motrices, lui permettent de se déplacer avec une grande rapidité sur les routes, et un pont volant lui donne la faculté de franchir les fossés de faible largeur. — L'armée dotée d'un tel engin dont la puissance destructive est considérable, grâce à la rapidité et à la justesse du tir, qui offre une vulnérabilité très faible et une mobilité sans exemple jusqu'alors, en tirera certainement le plus grand profit : dans l'attaque, la mitrailleuse viendra boucher un trou de la ligne d'infanterie, appuyer un mouvement en avant; dans la retraite, elle pourra, jusqu'au dernier moment, arrêter par son feu les assaillants, et, sa mission remplie en un point, s'enfuir, narguant la poursuite, pour recommencer un peu plus loin.

La mission japonaise devant la voiture mitrailleuse blindée.

Le gouvernement japonais, toujours à l'affût des nouveautés, a envoyé une mission spéciale étudier l'utilisation de l'automobile dans les armées européennes.

Pour le matériel Pour le matériel, plus nombreux vont être les modèles. En allant du plus lourd au moins lourd, nous allons successivement rencontrer :

1° Le fardier pour le transport des pièces de siège, bas sur ses roues à larges bandages, pouvant porter au moins huit tonnes.

Tout près de lui, le camion analogue au Janvier d'homérique mémoire. pour le transport des munitions dans les places, et peut-être des vivres,

Vient ensuite le camion vraiment omnibus, portant de 2 à 4 tonnes, le camion que les industriels emploient pour le service de leur usine, et dont le type semble être le camion Orion.

Enfin, le dernier et non le moins utile, le fourgon portant 1.000 à 2.000 kilos, genre Peugeot, convenant comme voiture de livraison. livraison de marchandises en temps de paix, de munitions ou de vivres apportés par les camarades plus puissants en temps de guerre.

On pourra même utiliser les voitures de livraison plus légères pour les distributions à courte distance.

Voilà pour les voitures. Quel va être le moteur qui les actionnera, moteur à vapeur ou moteur à explosions ?

Sans vouloir nous étendre sur cette question si controversée, qui demanderait pour être traitée à fond de longs développements, nous pouvons dire les réflexions que nous a suggérées le Concours militaire de Poids Lourds.

La vapeur a pour elle la puissance presque illimitée dans un coup de collier à donner, la souplesse la plus grande qui permet au chauffeur de suivre n'importe quel convoi sans actionner à chaque instant la pédale de débrayage ou le changement de vitesse, mais les voitures à vapeur sont-elles assez rustiques pour les usages militaires ?

Nous aurons conscience d'avoir fait œuvre utile si nous avons pu faire suffisamment comprendre que l'avenir des transports militaires est dans l'automobile, et que l'industriel qui emploie à son service les camions automobiles apporte son tribut au labeur formidable exigé pour la préparation de notre défense nationale. CAPITAINE PAMPHILE.

LE FOOTBALL AMÉRICAIN

L'année dernière, à la suite d'un accident survenu à son fils, au cours d'une partie de football, le Président Roosevelt, décida de réformer ce sport tel que le pratiquent les Yankees, et s'éleva contre ses dangers. Malgré son habitude d'exécuter sans plus tarder ce qu'il s'est mis dans la tête de faire, il ne réussit pas à implanter dans son pays, le jeu de rugby ou d'association anglais. La routine était plus forte et les joueurs continuèrent à s'aplatir le nez, à se pocher les yeux, à se casser des bras ou des jambes. La presse française rétrograde en profita pour dénoncer les méfaits du sport en général, et du football en particulier, car pour elle, qui ne sait si ce jeu se pratique avec une raquette ou une bicyclette, peu importe. Elle ne connaît qu'une sorte de football, le football américain, cela lui suffit. Il est même étonnant que certains n'aient pas demandé pour l' « Association » l'application de la loi de 1901.

La mêlée américaine est un véritable massacre. C'est elle qui donne au jeu son caractère sanguinaire. Elle se produit à la suite d'une faute, d'une touche, ou lorsque l'équipe adverse après trois mêlées successives, n'a pas réussi à passer d'une division du terrain à l'autre. Il y a encore mêlée, lorsqu'un joueur s'apprête à recevoir le ballon, et qu'à la place, il reçoit sur lui dix adversaires accourus à toute vitesse. Il s'ensuit que les deux équipes s'effondrent ainsi avec ensemble et précision sur un homme qui, dans cette situation, ne se trouve pas très à l'aise et ne se relève que rarement.

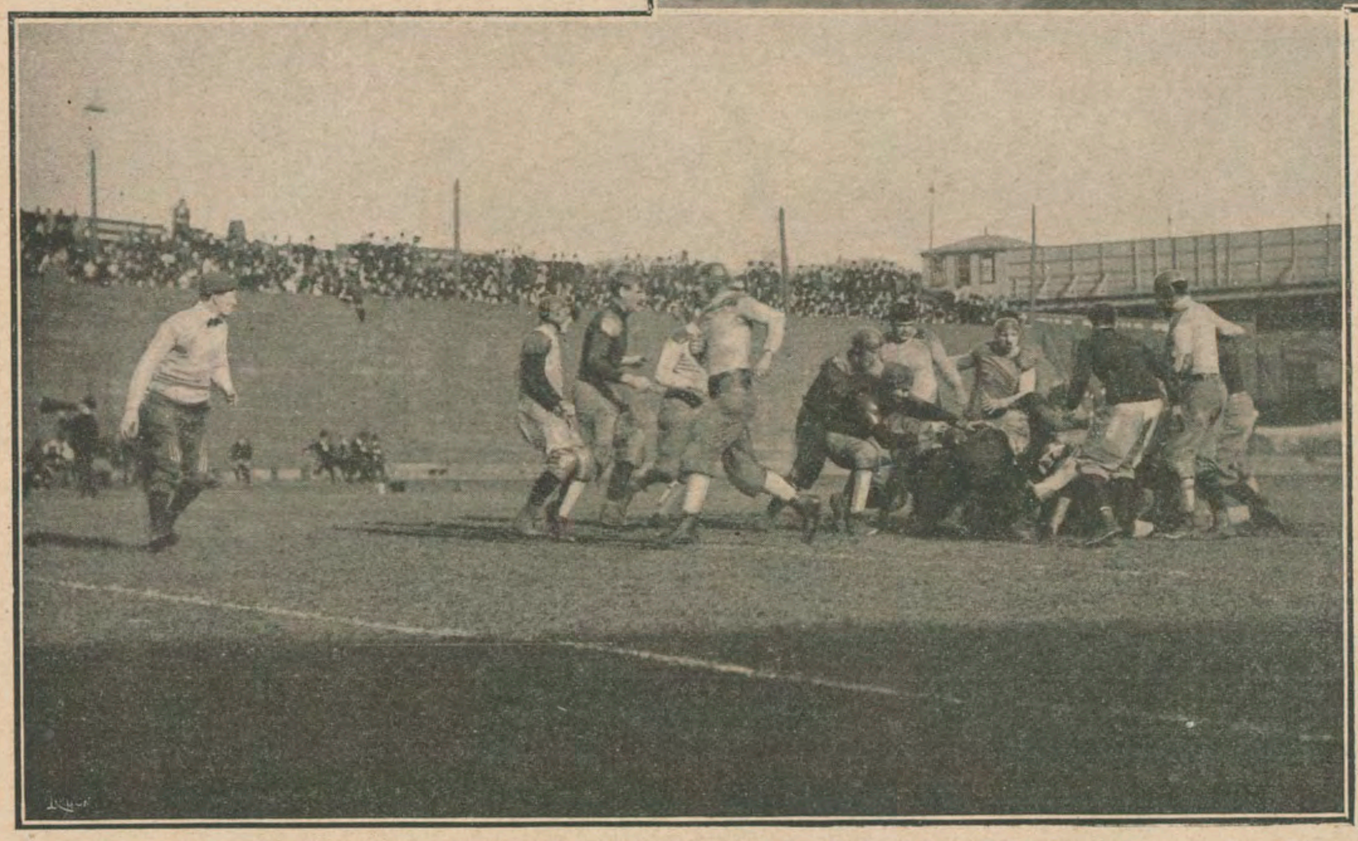
Un joueur, porteur du ballon court, entouré de cinq de ses camarades. Les adversaires peuvent les arrêter par tous les moyens, à condition de ne pas les saisir au cou, ni au-dessous des genoux. Ils se contentent de les prendre brutalement par les cuisses et de les projeter en l'air pour les laisser retomber sur la tête !

On peut remplacer les hommes au cours d'une partie : dans presque tous les matches, tous les remplaçants sont utilisés ! Malgré les casaques en toile huilée, les pantalons rembourrés, les épaulières, les protège-nez, les accidents graves sont légion, et une ligue vient de se fonder qui a pour but de déclarer la guerre au football américain. Espérons qu'elle y aboutira, car la boucherie n'a qu'un rapport éloigné avec le sport.

J. M.

Une mêlée.

Les deux équipes se précipitent l'une sur l'autre avec une brutalité déconcertante. On peut s'élancer sur un joueur et le faire tomber, même s'il n'a que le ballon.



Une partie animée.

Le football américain se joue avec un ballon ovale, comme le rugby, et par équipes de onze joueurs, comme l'association. D'après les statistiques, pour deux mois de jeu (on ne joue qu'en octobre et novembre) sur 800 joueurs, il y a 369 accidents dont 5 ou 6 mortels. En France, pour 1.275 joueurs et 6 mois de jeu, on compte 45 lésions sans gravité.

CONCOURS N° 7 — Résultats

QUELLES SONT LEURS MULTIPLICATIONS ?

Ce concours un peu spécial et demandant quelques notions de mécanique n'a pas remporté autant de succès que les précédents. Nous avons cependant reçu plus de 1.100 réponses, mais aucun de nos lecteurs n'a trouvé la solution complètement exacte, qui était la suivante :

La bicyclette	n° 1	développe	9.30	et appartient à	Tommy Hall.
—	n° 2	—	7.20	—	Dupré.
—	n° 3	—	7.50	—	Ellegaard.
—	n° 4	—	9.80	—	Nat Butler.
—	n° 5	—	8.20	—	Van den Born.

1er prix : Une bourse en argent contrôlé contenant 20 francs : Paul Boulade, rue Gambetta, Graulhet (Tarn).

2e prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*. Aimé Conseil, 8, rue Dalou, Paris.

3e prix : Un porte-crayon argent contrôlé : Gustave Wall, 21, avenue des Ternes, Paris.

Mentions.

Nicolaï, Augustin, Reffaserie, Dupuis, Duriaux, de Peyrolle, Hubert, Bonsergent, Tourbier, Pellissier, Sabate, Fabre, de Pavant, Vincent, de Vaublanc, Alberge, Pessina, Adam, E. Aymes, Malaquin, B. Sadalin, F. Fribolet, H. Michaud, G. Marty, Planchon, P. Vidil, L. Pierron, Lavalette, Mallet, Malingre, Marot, Boileau, Thivier, Michel, Ruckes, Renard, Baillv, Hiver, Chevalier, Adam, Vilmorin, Roger, Theryer, Feret, Pharon, Adrien, Dubreuil, Coulon, Juliot, Perelle, Delon, Lorin, Lombar, Roser, Petit, Barrer, Cheval Blanc, Barthélemy, Waru, Cousin, Dantin, Vanier, Chevier, Brun, Villier, Parent, Platur, Nison, Finot, Leduc, Berger, Lebas, Paulin, Marchand, Noël, Moyenier, Tilly, Agléa, Chatenet, Vinier, Babin, Conjenon. Aimé, Bernard, Duc, Frey, Houlon, Joyeux, Junins, Masson, Millet, Petit, Colin, Pouget, Ramier, Williams, Pereire, Cadé, Flisseau, Rateau, Thomas, Ruchon, Roques, Bernant, Cauvart, Puel, Aimés, Paz, Dauphin.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous donnerons le résultat du concours des Boxeurs dans le numéro du 23 février, que nous recevons les solutions du concours n° 9. *Quels sports pratiquent-ils ?* jusqu'au 20 février et que nous en publierons le palmarès dans le numéro du 9 mars.

Le Crépuscule d'un Champion

En un match qui ne s'imposait guère, un champion d'hier s'est rencontré avec le champion d'aujourd'hui ✠ La défaite du premier n'ajoutera pas à la gloire de son successeur ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Avant le match,
Jacquelin, sur le point d'entrer dans sa cabine, se demande s'il vaut vraiment la peine qu'il se présente au départ.

Jacquelin, Poulain ! deux noms célèbres, qui ont fait retentir tour à tour les échos de pistes nombreuses. Mais tandis que le nom du dernier résonne encore sous les voûtes de la Galerie des Machines, il y a beau temps que les dernières vibrations des acclamations qui accueillaient le premier à chaque victoire se sont éteintes dans l'éloignement du passé. Et l'on peut se demander à quelle idée pouvait répondre une rencontre entre ces deux hommes, dont l'un fut le plus prestigieux lutteur que connurent nos pistes, tout en étant le plus inégal, et dont l'autre est en ce moment dans toute la splendeur de sa forme, ayant triomphé cet hiver de tous ceux qui lui ont successivement été opposés.

Ou plutôt on ne se le demande pas, car la raison qui fit joindre ces deux noms sur une même affiche est la même que celle qui ramena Zimmerman d'Amérique. Ce sentiment de tristesse qui étreignit tous ceux qui avaient connu le Yankee volant, qui l'avaient vu de son coup de pédale si souple, dans une envolée superbe, fuir vers le poteau d'arrivée, laissant tous ses concurrents figés sur place, cette impression de gêne pénible qui les saisit, à voir le pauvre champion pousser péniblement une multiplication à laquelle il n'avait pas été habitué, l'allure lourde, comme un grand oiseau de mer qu'on eût lâché dans l'espace après lui avoir chargé les ailes, nous les avons ressenties dimanche dernier, nous tous qui fûmes, à ses jours de gloire, les plus enthousiastes admirateurs de Jacquelin. Certes, l'homme nous a habitués à des surprises. Combien de fois l'a-t-on cru fini, brisé, mort pour la piste, et n'est-il pas soudain redevenu celui des meilleurs jours !

Tous les sportsmen ont encore présent à l'esprit le tour de force magnifique qu'il accomplit lorsque, battu dans les séries du Grand Prix de Paris, il trouva moyen d'échapper aux embûches de toutes les épreuves successives qui, en passant par le Prix de l'Espérance, le séparaient de la finale ; pour triompher dans une course qui fut une de ses plus belles victoires. Mais les années ont passé ; l'homme a vieilli, les tracas de toutes sortes lui ont enlevé avec la liberté d'esprit, cet équilibre physique et moral, et aussi cette confiance en soi sans lesquels l'athlète momentanément disparu, ne peut espérer redevenir égal à lui-même.

Jacquelin a-t-il jamais eu cet espoir ? Il n'a rien fait, en tous cas, pour y parvenir. On ne le vit jamais à l'ouvrage. Peut-être jugea-t-il sans intérêt de se livrer à un travail dont il avait compris à l'avance l'inutilité. Ce n'est pas seulement avec les restes d'une valeur déjà lointaine, qu'on peut s'aligner contre le vainqueur des Ellegaard, des Mayer, des Van den Born, et ce n'est pas une raison parce qu'on vient de battre Mac Farland, à sa descente du transatlantique, pour triompher de Poulain.

Mais, Jacquelin-Poulain, quelle belle affiche ! M. V.

Jacquelin à l'entraînement.
L'entraînement de l'ex-détenteur du Brassard fut plutôt rudimentaire. S'il ne lui servit guère dans sa rencontre avec Poulain, il lui sera plus utile dans un match avec Pat O'Keef.

PROFESSIONNELS OU AMATEURS ?

Par L. de FLEURAC

Pédestrians amateurs et professionnels — Quels sont les meilleurs ? — Pourquoi ?

La question un peu irritante de la supériorité des amateurs sur les professionnels ou de ceux-ci sur leurs collègues les purs n'a jamais pu être tranchée de façon absolument définitive, et Dieu sait, pourtant, qu'elle a été traitée dans les quotidiens sportifs et aussi dans toutes les parlottes sportives qui réunissent les champions de l'un ou l'autre bord et leurs partisans.

Je n'ai pas la prétention de vouloir juger en arbitre, étant moi même de la partie, mais je vais tout simplement dire ce qu'ont fait les uns et les autres, et comment ils l'ont fait et donner ensuite mon avis, que je n'ai nullement l'intention d'imposer.

Comme je l'ai dit dans un précédent article, la meilleure preuve de la valeur d'un athlète réside dans les records qu'il a établis. Cette considération qui est exacte dans le cas d'un individu l'est aussi si on l'applique à une collectivité. Cela va nous permettre de nous rendre compte des résultats atteints par les athlètes qui courent pour leur plaisir et ceux qui courent pour leur intérêt.

Sans entrer dans le détail du tableau complet des records de France amateurs et professionnels, choisissons les records établis sur des distances types, celles des championnats et des épreuves les plus en vue et comparons les résultats obtenus.

En vitesse pure d'abord nous nous bornerons au 100 mètres et au 400 mètres.

Tous les records de course amateurs sont meilleurs

Sur 100 mètres, le record amateur — avouons, du reste, qu'il est un peu contesté, il est si vieux maintenant — appartient toujours à Tournois, avec 10 s. 9/10. Le record professionnels est, lui, de 11 s. 1/10, par Janvier. Tournois aurait donc pu rendre à Janvier 2/10 de seconde sur 100 mètres soit 1 m. 85.

Sur 400 mètres l'écart subsiste, Belin du Coteau ayant couvert la distance en 50 secondes juste alors que le meilleur temps professionnel, celui de Treyens, est de 52 s. 2/10, soit 7 m. 60 dans un handicap où Belin partirait scratch.

Passons maintenant au demi-fond.

Le record amateur des 800 mètres appartient, depuis pas mal d'années déjà, à Deloge, le grand athlète qui s'est trop tôt retiré de la piste. Son temps est de 1 m. 59 s. 1/10. Le professionnel H. Prévôt ne put faire mieux que 2 m. 31 s. 4/10, temps bien inférieur, puisqu'il met Prévôt à un handicap de 32 s. 2/10 soit 211 m. 20.

Le 1.500 mètres, la plus disputée des distances de demi-fond, voit moins d'écart entre les meilleures performances amateurs et professionnels. Champion n'est, en effet, avec son temps de 4 m. 13 s. 2/10, qu'à 5 secondes de Soalhat, recordman amateur de la distance en 4 m. 8 s. 2/10, son handicap serait donc de 30 m. 20.

Comme types de courses de fond prenons les 3 milles anglais, la demi-heure et l'heure.

Sur 4.827 mètres, distance du Roosevelt, le meilleur temps amateur est de 15 m. 13 s. 2/10, par de Fleurac et le meilleur temps professionnel de 15 m. 21 s. 8/10, par Thomas.

Le record de la demi-heure amateurs appartient à Ragueneau, avec 9 kilom. 206, alors que dans le même laps de temps Thomas a couvert 9 kilom. 194, soit 12 mètres de moins seulement, distance presque infime.

Sur l'heure, l'écart, pour ne pas être non plus très important, est pourtant beaucoup plus appréciable, Ragueneau, avec son record de 18 kilom. 067 étant supérieur de 137 mètres à Prévôt, recordman professionnel de la distance avec 17 kilom. 930.

Passons maintenant au 110 mètres haies et aux concours athlétiques Klingelhœfer, détient, avec 16 s. 6/10, le record amateurs de ce genre d'épreuve et Troyens avec 19 s. 2/10 le record professionnel. L'écart est donc ici de 2 s. 6/10 soit 11 m. 44 environ.

Si l'on considère les chiffres, le record professionnel du saut en hauteur étant de 1 m. 80, est supérieur de 1 c. 5 au record amateur de Bulkeley (1 m. 785). Mais il est nécessaire que l'on sache que le record de 1 m. 80 fut établi, lors des concours de l'Exposition, par l'Américain Sweeney, venu tout exprès avec un autre de ses compatriotes, Schoenfield pour récolter les prix offerts à cette occasion.

Les sauts en longueur et à la perche voient encore de meilleurs résultats du côté des purs, les records de ceux-ci étant de 7 m. 01, par Baget, et 13 m. 74, par Gonder, alors que les records professionnels correspondants sont de 6 m. 40, par Sweeney, et 11 m. 31, par Schoenfield.

Au poids, Tison a un jet de 12 m. 46, alors que le jet de Schoenfield n'est que de 11 m. 31.

Quant au disque, il vaudrait mieux n'en pas parler, Eynard, avec ses 43 m. 21 écrasant, si l'on peut ainsi dire, les 30 m. 44 atteints par Roberts.

L'apanage des professionnels

Les épreuves athlétiques comprennent encore un genre d'épreuve que les amateurs ont pour ainsi dire abandonné; à mon avis ils ont bien fait, alors que les professionnels continuent à le pratiquer avec entrain. Je veux parler de la marche.

Les records types sont ici : le kilomètre, les 10 kilomètres et l'heure.

Sur 1 kilomètre, le meilleur temps appartient encore à un amateur, Bernen Mors, du Stade Français, qui couvrit la distance en 4 m. 24 s., alors que le record professionnel de Figniez 5 m. 36 s. est de 12 secondes inférieur, soit environ 45 m. 36.

Dans les 10 kilomètres, les professionnels prennent leur revanche, Fantou ayant, avec son temps de 48 m. 36 s. 1/5, une avance de plus de 3 minutes sur l'amateur Couratin, dont le record est de 51 m. 47 s. 6/10.

Sur l'heure, ce sont encore les deux mêmes athlètes que nous retrouvons recordmen, mais là encore, la supériorité est du côté du professionnel, qui a couvert dans les 60 minutes la superbe distance de 12 kilom. 250 contre 11 kilom. 621 à l'amateur.

Toutes les comparaisons que nous venons de faire pourraient faire croire, si l'on ne s'attachait qu'à l'éloquence des chiffres, que dans presque tous les genres d'épreuves, les amateurs sont nettement supérieurs aux professionnels. Il ne faut pourtant pas conclure si hâtivement.

Il y a, en effet, différentes raisons qui permettent de croire que l'infériorité marquée des records professionnels sur les records amateurs n'est pas entièrement due à une qualité moindre chez les pros.

Pourquoi les amateurs sont-ils supérieurs ?

La première de ces raisons est la suivante :

Les coureurs amateurs, de par leur définition même, ne courant pas dans un but de lucre, mais bien pour leur plaisir ou l'intérêt de leur club, peuvent choisir la spécialité à laquelle leurs aptitudes physiques les prédisposent.

Une fois ce choix fait, ils s'entraînent doucement, s'ils sont sérieux, en vue d'un record ou d'une épreuve, et leur préparation rationnelle leur permet d'atteindre la forme parfaite sans laquelle on ne peut arriver à établir de bonnes performances. D'autre part, leur club ayant tout intérêt à les voir se couvrir d'une gloire dont la plus grande part rejaillit sur lui, leur fournit toutes les facilités matérielles et tous les conseils éclairés qu'une bonne installation et un manager expérimenté sont à même de donner. Allez vous étonner ensuite des résultats acquis.

Voyons maintenant ce qui se passe du côté pro.

D'abord et avant tout, le professionnel en course à pied n'est, au fond, professionnel que par occasion.

Le sport pédestre ne nourrit pas son homme. Aussi les hommes qui, le dimanche, s'essoufflent dans l'espoir, souvent vain, de gagner des gros sous, sont tous en semaine des tâcherons dont la besogne bien souvent n'a rien qui puisse les prédisposer à être de bons sprinters ou d'excellents stayers. Le bureau n'est pas fameux pour l'entraînement, mais l'atelier l'est encore moins et les travaux manuels développent certains muscles qui n'ont aucun intérêt au point de vue de la course, au détriment de ceux qui agissent durant cet exercice.

D'autre part, rares sont les conseils éclairés dans le clan professionnel. Ici chaque homme, bien que faisant partie d'un club, court avant tout pour lui et ne s'intéresse que médiocrement à ce que ses victoires peuvent rapporter à l'association dont il est membre.

Il ne faut pas s'étonner qu'il y ait peu de sprinters professionnels. La raison en est simple, les courses de vitesse intéressent moins le public que les courses de fond, aussi en fait-on moins que de courses de fond; aussi, leurs concurrents ne sont pas légion, et ne valent pas grand chose.

Voilà pourquoi la plus grande partie des futurs pros se tourne vers les épreuves de fond.

Cette ambition, du reste fort légitime, qui pousse nombre de jeunes gens à arrondir leurs gains de la semaine en courant le dimanche, a du reste, des résultats parfois pitoyables. L'un de ceux-ci est de lancer dans la course à pied beaucoup d'enfants à peine formés qui, s'entraînant sans conseils et du reste sans savoir s'ils sont capables de supporter des fatigues répétées, s'étiolent rapidement et deviennent ainsi des proies faciles pour la tuberculose sous toutes ses formes.

Ensuite, même quand les aspirants professionnels sont des hommes faits, ils s'entraînent mal et courent trop.

L'appât des prix en espèces est trop fort pour qu'ils se contentent de courir toujours un seul genre d'épreuve; aussi, n'hésitent-ils pas à s'engager dans toutes les courses qui sont organisées par des clubs ou des vélodromes sans se demander une minute si la somme de fatigue qui en résultera pour eux ne leur sera pas préjudiciable. Ainsi vit-on Bouchard courir trois jours de suite des épreuves variant entre 5 et 10 kilomètres. Une machine ne pourrait pas supporter un régime pareil.

Un dimanche sur 1.500 mètres, le deuxième sur 10 kilomètres, le suivant sur 3.000 mètres, si ce n'est sur une heure, ils tournent sans relâche, sans souci du style, ne cherchant qu'à gagner n'importe comment La fin pour eux justifie les moyens, et peu leur importe si leur foulée pourrait être améliorée ou si leur position en course gagnerait à être plus raisonnée.

Sans jamais s'arrêter, été comme hiver, ils courent sur des terrains qui bien souvent n'ont de la piste que le nom, quand ce n'est pas sur la route où les caniveaux sont traîtres et où les pavés vous éreintent les tendons.

D'hygiène, le plus souvent, point. La course finie, ils s'essuient hâtivement et sans connaître la douche qui délasse, ils remettent leurs vêtements, conservant dans leurs pores la poussière qui s'est mêlée à leur sueur durant l'épreuve.

Et pourtant les stayers professionnels ont fait de grandes choses, et en voici la raison.

Nombre d'entre eux sont des crieurs de journaux qui, partant du Croissant, s'en vont chaque soir dans Paris à grande allure en criant l'*Intransigeant* ou la *Presse*. Ces longues courses dans les rues ont fait acquérir à quelques-uns d'entre eux une endurance que peu de coureurs amateurs seraient à même d'égaler.

Habitués aux mauvais terrains, ils ne brilleraient guère sur le gazon de la Croix Catelan, où le style entre pour une bonne part dans les performances, mais prenez les six meilleurs d'entre eux et lancez-les en un match de 15 kilomètres sur route avec les six meilleurs amateurs du moment, la lutte serait chaude et le résultat final aurait bien des chances d'être à leur avantage.

Il ne faut donc pas médire des professionnels. Moins fortunés que la plupart des amateurs, ayant une vie moins facile, ils s'entraînent comme ils peuvent et courent plus pour la galette que pour la gloire.

Comment pourrait-on dans ces conditions leur demander de faire aussi bien que leurs collègues, les purs, qui courent pour leur plaisir et non pour celui des autres ?

L. DE FLEURAC.

SUR LE RING de CHARLEMONT

Charlemont, le célèbre professeur de boxe française, jouit d'une réputation mondiale — Dans nombreuses exhibitions à l'étranger, il a toujours enthousiasmé les spectateurs par sa science

La boxe française, au point de vue de l'hygiène, est encore meilleure que la boxe anglaise. Mais au point de vue de l'intérêt présenté par ces deux branches du même sport, il est certain que celle-ci offre au spectateur plus d'émotion que celle-là. Un combat qui réunit deux champions de boxe anglaise est beaucoup plus intéressant qu'un match de boxe française, surtout depuis que les pugilistes français, au lieu de travailler scientifiquement, s'emparent du pied de leur adversaire et en profitent pour lui labourer la figure de coups de poing. Aux championnats, nous constatons, chaque année, que les engagés en boxe française tendent de plus en plus à ne pas se servir de leurs pieds. Aussi, sommes-nous heureux lorsque nous assistons à de splendides rencontres entre de véritables maîtres de la boxe française, tels que Charlemont, Casterès, Chabrier, etc.

Charlemont est le fils d'un professeur de boxe réputé, et, malgré cette ascendance, il n'avait jamais été destiné aux combats du ring. Son père voulait en faire un sculpteur, et, de fait, pendant toute sa jeunesse, Charlemont pétrit la terre glaise avec talent. Il remporta même certains succès. Il exposa au Salon et fut admis comme membre de la Société des Artistes français. La vocation était trop forte, et, lâchant le ciseau pour le gant, il préféra marcher sur les traces paternelles. A vrai dire, il avait toujours fait de la boxe, et sa première exhibition en public eut lieu lorsqu'il avait trois ans. Dès son adolescence, il fit preuve d'une science et d'une combativité qui produisaient le vide autour de lui.

Nous devons saluer en lui l'un des apôtres de la boxe. Il fonda la première société de boxe en France. Il l'avait intitulée : Société des Boxeurs français.

Cela date de 1890, époque à laquelle on considérait ce sport comme un passe-temps de voyou. Il fit ressortir l'utilité de la boxe, et beaucoup de sportsmen se rangèrent à son idée.

L'introduction de la boxe en France

Aussi bien, Charlemont ne négligeait rien pour parvenir à ce but. Avec son père, il donna au Grand-Orient les premiers assauts qui aient été organisés en France. Mais ce fut en février 1891, à l'Hôtel Continental, qu'eut lieu la première grande soirée de boxe à Paris. Le Grand Hôtel, le Cirque d'Eté abritèrent ensuite les exploits de nos pugilistes : aux petites salles du début, où beaucoup de places estaient vides, succédaient les grands établissements, où on refusait du monde. Charlemont présentait ses élèves, les gloires actuelles : les Castérès, les Chabrier, les Mainguet, les Desruelles, car tous profitèrent de ses leçons. Tous les professeurs ont défilé devant lui, le rencontrant en des matches. Tous ont été vaincus. Lorsqu'il alla en Angleterre, faire des démonstrations de boxe française, des hommes lui furent opposés qu'il battit sans difficulté. Il se servait toujours de sa méthode contre la méthode anglaise. Mais son combat le plus connu est celui où il rencontra Driscoll qu'il knock-outa au huitième round, le 28 octobre 1899.

Longtemps, Charlemont fut considéré comme un pugiliste brutal. Cette légende provint de ce fait que nombre de boxeurs sans valeur, plutôt que de défier le champion, préféraient, après la leçon, déclarer qu'il ne savait pas boxer. Et si, par hasard, il rencontrait l'un d'entre eux, jamais son adversaire n'annonçait les coups. Aussi, pour que le public se rendît bien compte de sa supériorité, Charlemont prenait la précaution de porter ses coups avec violence et d'envoyer à l'autre bout du ring, les quatre fers en l'air, l'homme de mauvaise foi. Au contraire, avec les combattants loyaux, il s'est toujours montré doux et courtois.

Il y a quelques années, un de ses prévôts, Allard, alla s'établir à Marseille. Aussitôt, Allard fut en butte aux sarcasmes des chaussonniers provençaux, habiles à la savate, mais sans science aucune. Il prévint Charlemont, qui vint donner une séance au Cercle de l'Escrime de Marseille, où il devait se rencontrer avec les champions de Provence, de grands et gros gaillards. A la première reprise de son premier assaut, son adversaire se précipite sur lui. Charlemont l'envoie délicatement rouler à l'autre bout du ring. Il se relève et déclare abandonner. Il part. On se précipite pour aller le rechercher. Peines inutiles. Il accepte enfin, mais il ajoute :

— Je veux bien tirer avec lui, mais je ne veux pas qu'il me regarde comme ça!

Charlemont ne le regarda plus, ce qui ne l'empêcha pas de triompher.

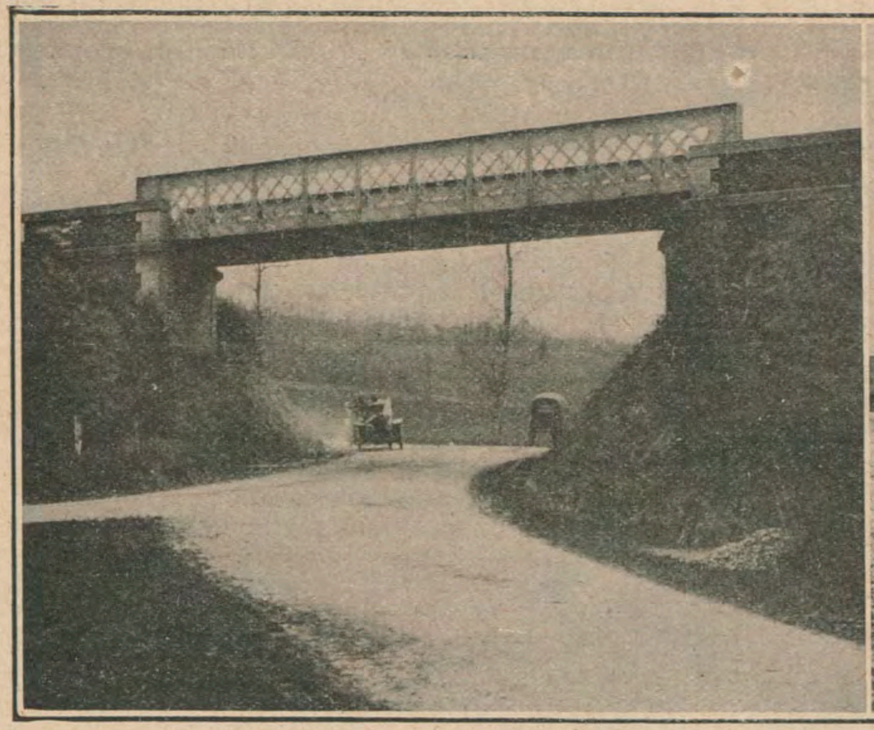
JACQUES MORTANE.

(Plaque Lumière.)

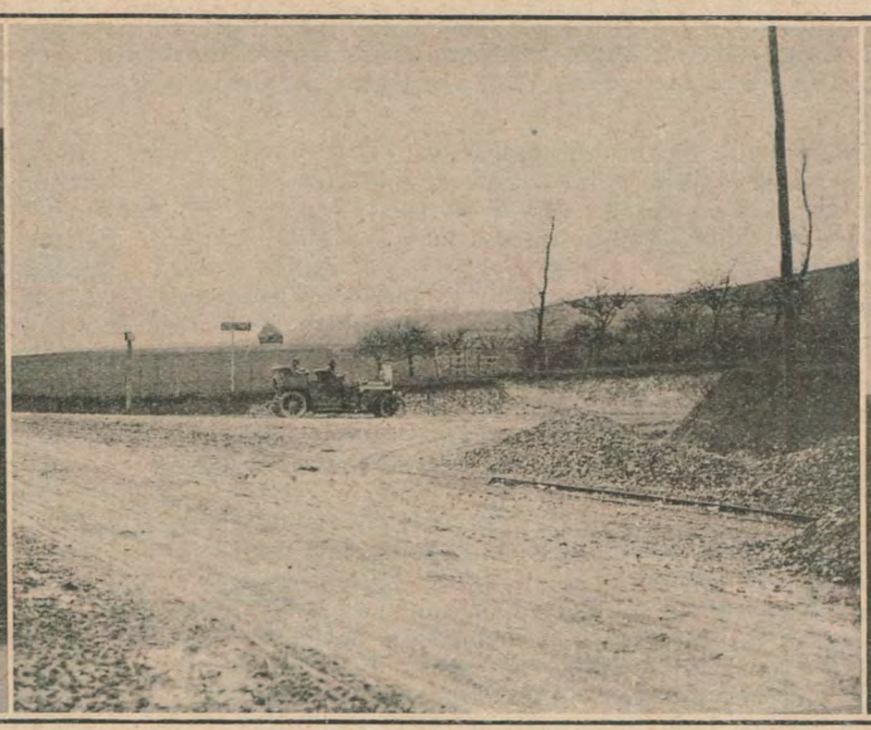
Charlemont triomphant d'un jiu-jitsuan.

Charlemont, de même que les jiu-jitsuans réputés, prétend que le jiu-jitsu ne peut loyalement avoir de valeur contre la boxe. Il n'en peut acquérir que si, à ses principales prises, on ajoute les finesses de la boxe française.

SUR LE CIRCUIT DE



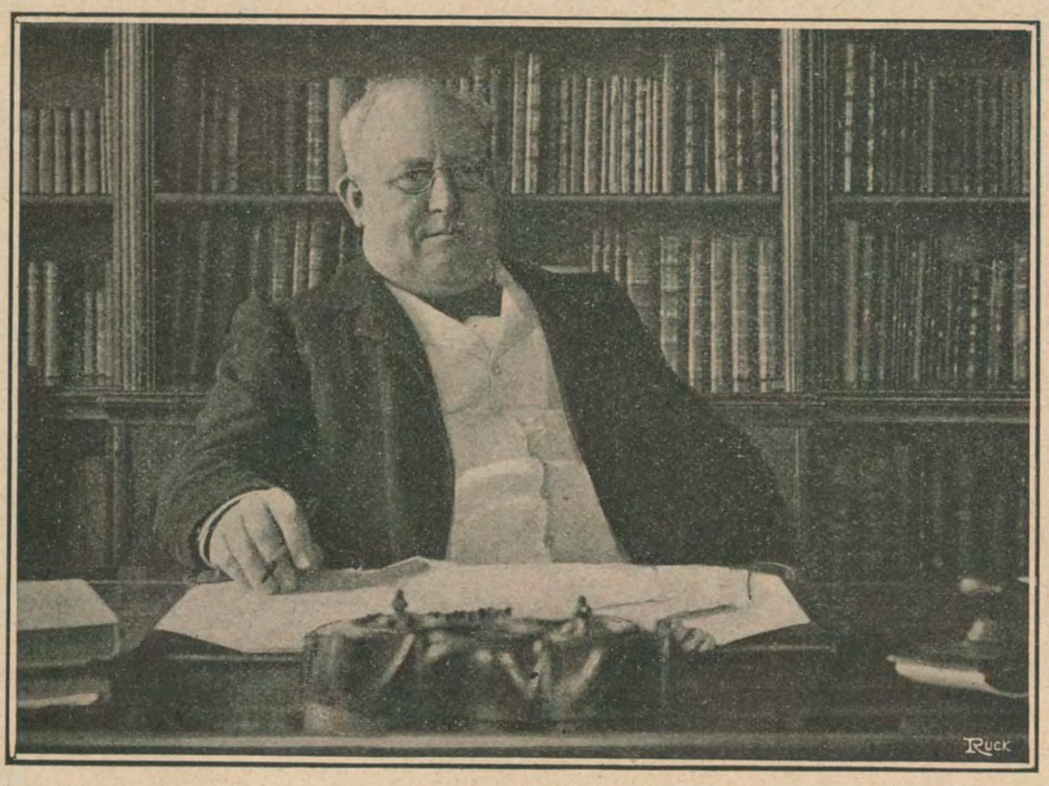
Un virage un peu sec.
Virage en S, sous le pont du chemin de fer de Dieppe à Eu, près de la halte d'Ancourt.



Le deuxième sommet du triangle.
On quitte la route de Londinières, avant d'entrer dans le pays, pour prendre celle d'Eu.

La Commission sportive a visité, dimanche, le Circuit de la Seine-Inférieure. Parmi

La traversée de Criel.
Criel-sur-Mer est une des deux localités situées sur le parcours. La traversée en est facile.



Le maire de Dieppe dans son cabinet.
M. Coche, maire de Dieppe, fut, on le pense, un ardent défenseur du Circuit de la Seine-Inférieure.

On sait qu'après une première élimination, parmi tous les divers circuits proposés pour le Grand Prix de l'Automobile Club, trois étaient restés en présence : celui de l'Eure, celui de la Marne et celui de la Seine-Inférieure. Quand paraîtront ces lignes, le choix de la Commission sportive sera, il est vraisemblable, définitivement fixé sur l'un d'entre eux.

Quel que soit le sort échu au dernier, que nous avons visité dimanche, en compagnie des commissaires, il valait d'être montré à nos lecteurs, tant en raison du pittoresque des routes qu'il emprunte, que des raisons diverses qui ont milité en sa faveur.

Le Circuit de la Seine Inférieure, qui se déroule entièrement dans ce département, est constitué par un triangle à peu près équilatéral, ayant pour sommets Londinières, Eu, et un point situé à 2 kilomètres de Dieppe. Les routes qui le composent, comme en général, toutes celles de cette partie de la Normandie, sont fort dures, très roulantes et possèdent cette qualité fort appréciable de sécher très vite. Tous ceux qui ont parcouru cette jolie région savent comment, le vent de la mer aidant, les traces d'une averse disparaissent rapidement : il n'y a jamais de boue. Elles présentent des virages assez accentués pour nécessiter l'attention du conducteur, mais pas assez pour être dangereux ; un seul, qui se trouve avant Envermeu, au passage sous le pont du chemin de fer de Dieppe à Eu, présente une forme d'S assez sec. Et puis, au fond, un virage n'est dangereux qu'en raison de la vitesse à laquelle on l'aborde. C'est une question de prudence et d'adresse. Très peu de traversées de pays : Envermeu sur le premier côté du triangle, Criel sur le troisième, mais sans danger.

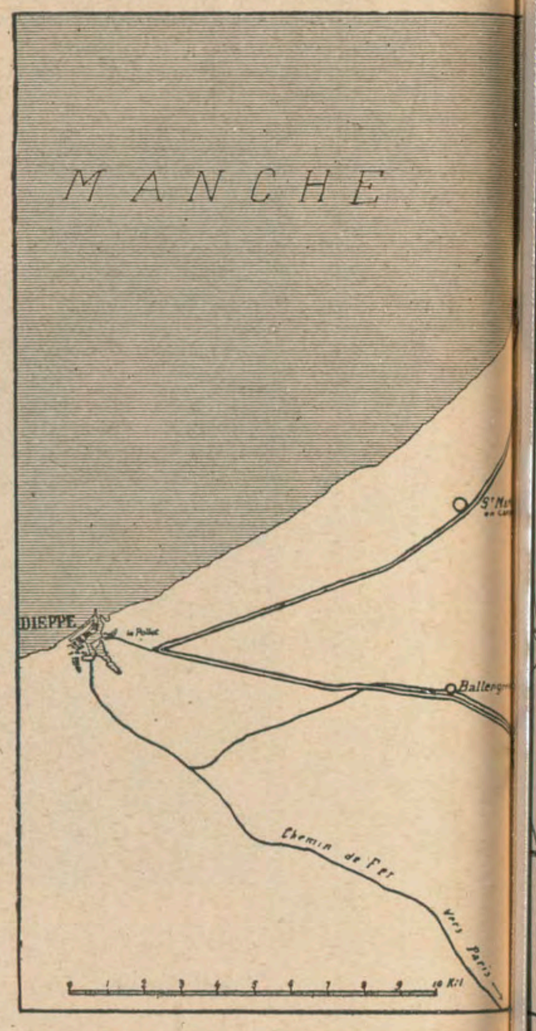
Londinières et Eu, deux sommets du triangle sont, le premier évité, le second à peine touché par un large virage sur la vaste place de Mathomesnil

Une

Entre le Mesnil-Réaume et E... six

La voiture de

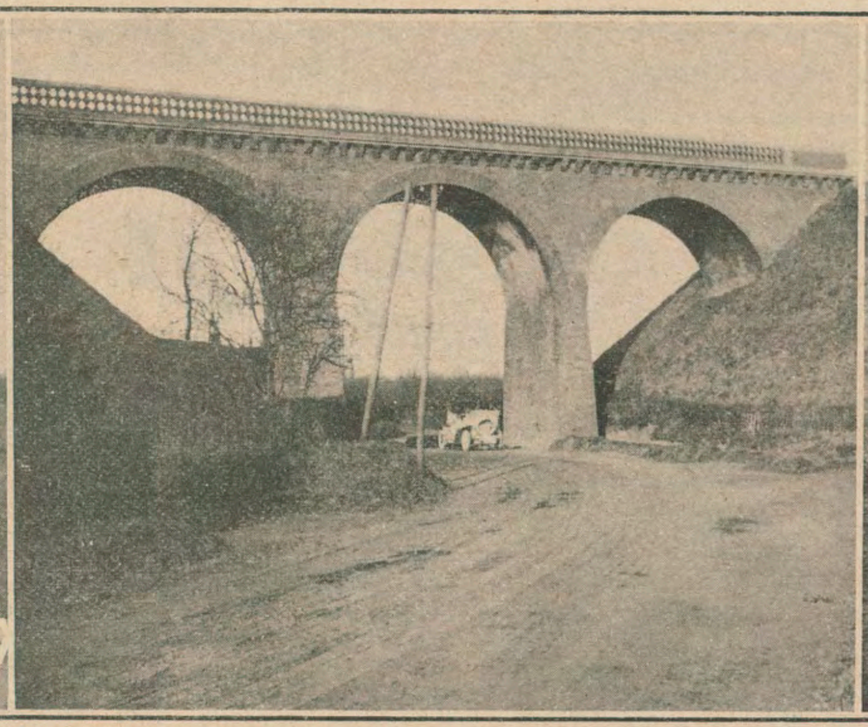
L'excellente 40 HP mise à notre disposi... l'excellent conducteur Dominique

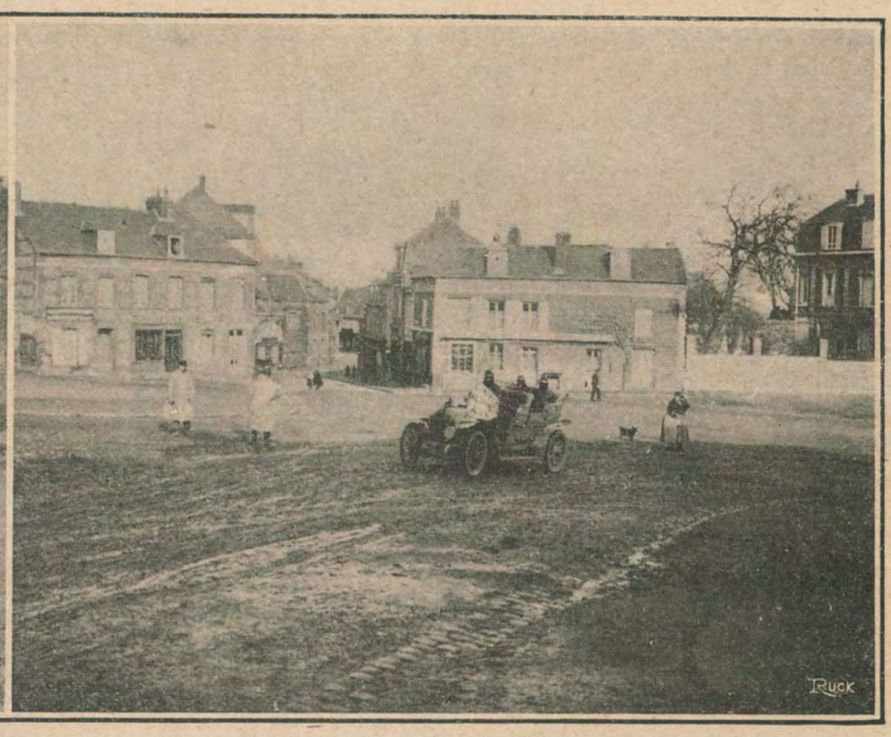


Carte du Circuit

A SEINE-INFÉRIEURE

La Vie au Grand Air
(Photographies de notre envoyé spécial.)





L'arrivée à Eu.
On arrive à Eu par une descente en lacets qui franchit à nouveau le chemin de fer sous un pont.

Le virage à Eu.
Ce virage s'effectue dès l'entrée dans le faubourg, sur la vaste place de Mathomesnil.

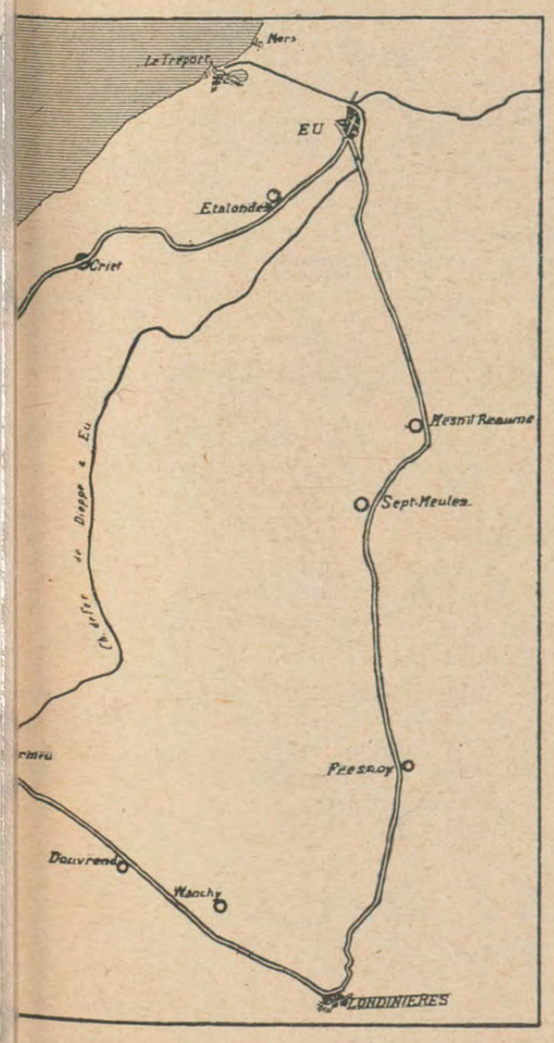
tous ceux présentés, il détiendrait sûrement et de loin le record du public

oite.

rencontre une ligne droite de tres.

au Grand Air.

r la maison de Dietrich *et pilotée par é nos collaborateurs sur le Circuit.*



eine-Inférieure.

Le troisième est en pleine campagne, plus aigu, mais dépourvu de toute habitation. C'est un peu la Fourche de la Sarthe, mais avec beaucoup plus d'espace alentour. Assez d'accidents de terrain, mais trop faibles pour transformer l'épreuve en course de côte. Aucun passage à niveau que celui du chemin de fer sur route, qui sera arrêté le jour de la course. C'est ce chemin de fer qui constitue la seule critique du circuit. Etabli sur la route même, entre Envermeu et Londinières, il en restreint sensiblement la largeur et l'amène à certains points à ne pas dépasser 4 m. 50. Mais les riverains sont tout prêts à faire supprimer les bas côtés en herbes et arracher les quelques arbres qui s'y trouvent, en sorte que la largeur pourrait s'augmenter de 2 mètres au moins.

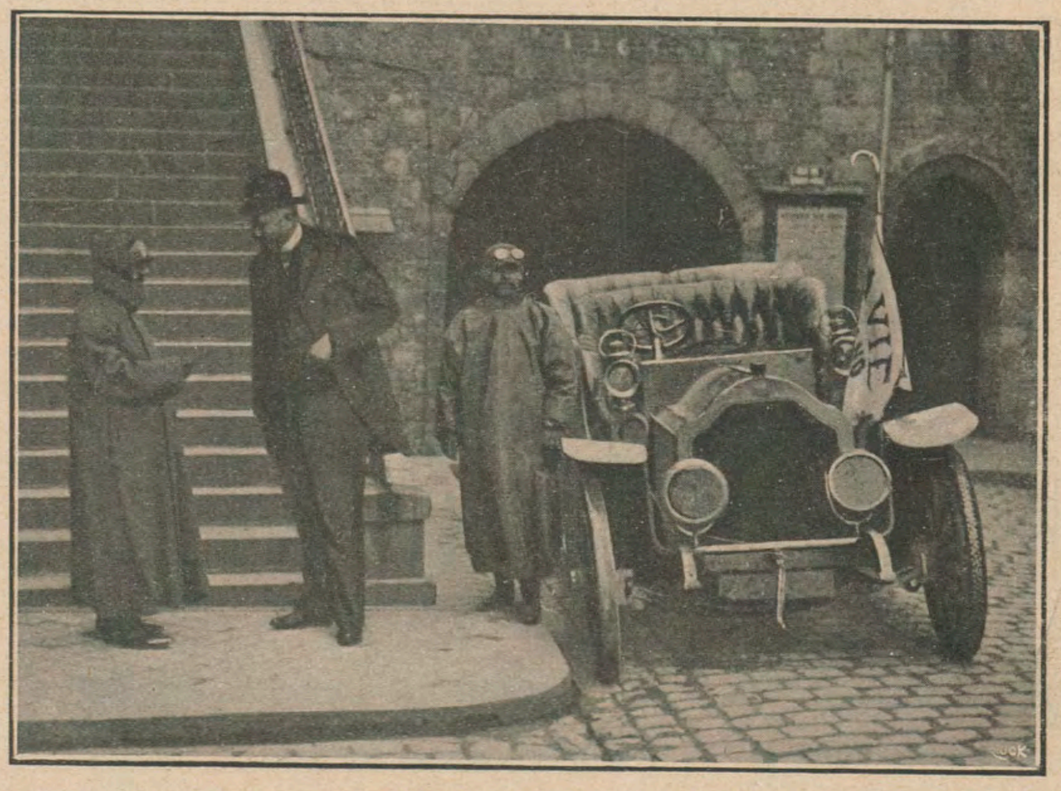
J'ai eu le plaisir de rencontrer deux des personnalités qui ont le plus insisté en faveur du Circuit de la Seine-Inférieure : M. Bignon, député, président du Conseil général et maire de la ville d'Eu, et M. Coche, maire de Dieppe.

Ils n'ont pas hésité à jeter dans la balance l'appoint de la volumineuse subvention. Aucun sacrifice ne les effraie. Il est certain que le voisinage de la mer, de villes d'eaux comme Dieppe, le Tréport, Mers et toutes les plages du littoral, de Forges-les-Eaux, la proximité de grandes villes comme Rouen, le Havre, Amiens, amèneront un public plus nombreux qu'à la Sarthe. Enfin, il faudrait compter sur la présence d'un nombre considérable de sportsmen anglais pour lesquels Dieppe est un peu comme un faubourg de Londres. On nous a même fait espérer en haut lieu que la visite du roi Edouard VII, facilitée par le fait qu'il pourrait venir et habiter sur son yacht, celle de Léopold II, qui est un assidu de Dieppe, ne seraient pas impossibles. Dans le premier cas, c'est certainement cent mille spectateurs anglais sur le circuit.

La chose valait la peine d'être examinée.

F. A. WHEEL.

Le virage de la Fourche.
La Fourche constitue le troisième sommet du triangle. Virage aigu, mais large.

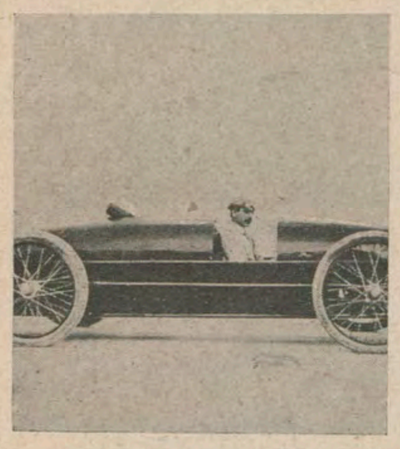


M. Bignon, maire de la ville d'Eu.
C'est au pied de la mairie du Tréport que notre rédacteur en chef interviewe M. Bignon, maire de la ville d'Eu, député de la Seine-Inférieure.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



La voiture à vapeur Slanley, qui a fait du 200 kilomètres à l'heure à Osmond-Beach et avec laquelle Mariott vient de tomber à l'eau en Floride.

LE GRAND PRIX

... Car c'est bien du Grand Prix qu'il s'agit maintenant, du Grand Prix sans épithète. De même qu'il y a un Grand Prix hippique et un Grand Prix cycliste, nous avons maintenant le Grand Prix automobile, qui est le Grand Prix de l'A.C.F., conservons-lui donc son titre, sans plus.

Donc les engagements du Grand Prix sont clos, tout au moins les engagements à droit simple, et il nous semble peu vraisemblable, quoi qu'on en dise, qu'une marque s'offre le luxe de payer 5.000 francs d'engagement par voiture, soit 30.000 francs en tout pour trois voitures. C'est payer un peu cher la satisfaction d'être le dernier inscrit.

Les engagements sont donc virtuellement clos, et ils se sont clos sur une surprise, celle de l'inscription de trois voitures Mercédès. On pouvait craindre jusque-là que la course française perdit le caractère international qui avait fait jusqu'ici son succès. L'Automobile Club de France avait commis une imprudence en adoptant, sans consulter les clubs des autres nations, un nouveau règlement. Cette nouvelle base de qualification établie sur la consommation, que tous eussent été unanimes à accepter, si on la leur avait proposée, ils n'en voulaient plus, puisque la France la leur imposait. Ils courraient chez eux et laisseraient les Français se disputer entre eux leur Grand Prix. L'entente fut-elle tacite ou réelle ? Je ne sais. Ce qui est certain c'est qu'elle fut brisée au dernier moment par l'Allemagne.

Peut-être faut-il voir dans cet engagement à la dernière heure des Mercédès, une manœuvre habile qui empêche leurs concurrents directs les Italiens, prévenus trop tard, de s'engager et qui les laisse maintenant devant la perspective toujours ennuyeuse de payer un droit double.

Ce qui est certain, c'est qu'avec ces 34 engagés, dont 23 Français et 11 étrangers représentant 5 nations, le Grand Prix s'annonce encore comme l'épreuve capitale de 1907.

Que ne puis-je en dire autant de la Coupe de la Commission sportive !

F. A. WHEEL.

Sur le Circuit de l'Eure : l'arrivée à Conches, qui constitue un des plus dangereux virages de l'ensemble des routes de cette région.

CYCLISME

M. Rambert, le nouveau président de la Fédération des Sociétés cyclistes du Midi, nommé en remplacement de M. Castellano, démissionnaire.

MAJOR TAYLOR A PARIS ?

Un de nos confrères a dernièrement annoncé que le célèbre coureur américain, Major Taylor, allait revenir à Paris pour y courir quelques épreuves. Tout le monde se souvient de sa disqualification retentissante au moment où il refusa de venir disputer le match conclu par traité avec Kramer. Notre confrère Sels s'appuyait sur ce fait qu'une amnistie ayant été votée par l'U. V. F., la peine fixée contre le nègre tombait d'elle-même et il en concluait que personne ne pouvait l'empêcher de prendre part aux épreuves organisées sous les règlements de l'U. V. F.

Mais il y a un *distinguo !* Le contrat signé par Major Taylor était placé sous le contrôle de Powels, Batchelder et Cie, et l'U. V. F. n'avait pas à entrer dans ces considérations.

D'autre part, l'U. V. F. exige des coureurs étrangers une licence de leur pays d'origine. Et c'est là qu'est le *hic !* Si jamais la nostalgie de la piste reprenait Major Taylor, je doute qu'il puisse présenter une carte de la N. C. A. Il faudrait qu'auparavant il prit le soin de rembourser à ses anciens managers le formidable dédit qu'il leur doit. Et comme Major Taylor n'a sans doute pas la moindre envie de délier les cordons de sa bourse en cette circonstance, nous ne sommes pas prêts de revoir cet extraordinaire athlète revenir courir en France. Nous ne pouvons que le regretter, en souhaitant, comme Alfred Capus, « que tout s'arrange ».

Il n'y a pas si longtemps, en effet, qu'il a abandonné la piste pour qu'on puisse craindre qu'il n'ait plus ses ailes d'antan et des matchs avec les champions d'aujourd'hui, seraient assurément suivis avec passion par le public. J. MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 27 au 31 janvier.

CYCLISME

Dimanche 27 janvier.

Vélodrome d'hiver. — *Match Poulain-Mac-Farland-Darragon.* — 1re manche (5 kilomètres) : 1. Poulain, en 5 m. 50 s. 2/5 ; 2. Mac-Farland ; 3. Darragon. — 2e manche (25 kilomètres) : 1. Poulain ; 2. Mac-Farland ; 3. Darragon. *Prix Edouard Taylor* (40 kilomètres derrière motos) : 1. Rugère, en 32 m. 54 s. 1/5 ; 2. Parent ; 3. Tommy Hall.

ATHLÉTISME

Dimanche 27 janvier.

Bois de Saint-Cloud. — *Cross-country du Club des Sports* (8 kilomètres) : 1. Neveu, en 27 m. 12 s. 2/5 ; 2. Bouchard ; 3. Prévost.

Dimanche 27 janvier.

Bois de Boulogne. — *Football Rugby* : Le Racing bat le Sporting par 13 points à 5.

Lundi 28 janvier

Casino de Paris. — *Boxe anglaise* (finale des poids lourds) : 1. Pat O'Keef ; 2. George West.

HIPPISME

Dimanche 27 janvier

Courses à Pau. — *Prix du Cercle anglais* (course de haies, handicap, 3.000 mètres) : 1. Banshee, à M. Rousseau (Bourdalé) ; 2. Diego ; 3. Fleurus III. (17 partants.)

Courses à Cannes. — *Prix de Monte-Carlo* (course de haies, 3.200 mètres) : 1 Braila, à M. de Gaullier ; 2. Jade II ; 3. Callipyge.

Mardi 29 janvier

Courses à Cannes. — *Prix Monaco* (Steeple Chase-Handicap, 4.000 mètres) : 1. Grillon II, à M. L. de Romanet (G. Sauval) ; 2. Moulin Neuf ; 3. Callipyge. (5 partants.)

CLUB HIPPIQUE DE ROUBAIX

Nous apprenons que le Club hippique de Roubaix donnera les 16 et 17 juin deux journées de concours hippique, pour lesquelles il y aura de nombreux prix s'élevant à cinq mille francs environ.

Le matériel d'obstacles sera complètement renouvelé et les pistes du magnifique hippodrome remises à neuf ; rien ne sera négligé pour donner toute satisfaction aux nombreux amateurs de sport hippique.

A PROPOS DE NOTRE HORS-TEXTE RÉTROSPECTIF

Notre hors-texte rétrospectif paru dernièrement et représentant le Championnat de France de tricycles de 50 kilomètres, était un cliché de Zulimo Chiesi.

ATHLÉTISME

Un assaut d'escrime original : dans les Alpes, l'excellent amateur Chevillard s'est entraîné l'été dernier, en compagnie d'un de ses amis, en face du mont Blanc.

RÉFLEXION PRÉALABLE

Il est entendu que la pratique des sports athlétiques est l'occupation la plus saine qui soit de loisirs que notre civilisation affairée rend malheureusement assez rares. Encore convient-il de s'y livrer avec discernement et d'apporter quelque précaution dans le choix qu'on en fait.

Tout le monde ne peut pas jouer au football ni s'adonner à de longues courses à pied Ces sports violents ont une action facheuse sur les organismes trop délicats ou mal préparés. Les plus robustes devraient même, avant de les exercer, prendre un entraînement préalable. S'il n'est pas absolument nécessaire, ce dernier, du moins, contribuerait à relever la valeur physique de nos joueurs et de nos coureurs de fond, dont la moyenne, actuellement, est plutôt chétive.

Et à ceux qui prétendent s'adonner aux exercices les plus durs sans s'astreindre à un examen médical, il serait bon que nos dirigeants fissent entendre la voix de la raison. Entre autres occupations d'une utilité incontestable, les souverains de l'Union pourraient prendre souci de la santé de leurs sujets.

Nous ne leur demandons pas une nouvelle réglementation. Oh ! certes non ! nous en possédons déjà assez pour notre bonheur. Mais ils pourraient s'arranger pour donner aux néophytes qui se présentent chaque jour, des conseils efficaces, leur démontrer, par exemple, le danger d'affronter certains exercices sans connaître l'état de leur organisme. On pourrait faire à ce sujet des conférences, rédiger des circulaires, demander aux clubs une action éclairée. Mais tout cela ce serait du travail essentiellement pratique ; et nos dirigeants se contentent de planer.

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME

Le comte Trauttmansdorff, l'un des meilleurs tireurs aux pigeons, qui vient chaque année participer aux concours organisés en France.

L'UNIFICATION DU PARI MUTUEL

Comme je le disais l'autre jour, les bons effets du Comité consultatif permanent des Courses continuent à se faire sentir. Si nous n'avons pas encore des comptes rendus sténographiés, nous voici du moins en face de rapports consciencieusement rédigés, qui nous permettent d'approfondir les questions mises à l'étude.

Parmi ces rapports, l'un des plus intéressants est celui de M. Stern, qui a trait à l'unification du pari mutuel. Les avantages et les inconvénients de ce système sont exposés dans une fine et claire analyse avec une rare impartialité. Et la raison qui pousse le rapporteur à conclure pour le maintien du *statu quo* est une raison démocratique entre toutes : c'est la crainte de léser ou même d'effaroucher les intérêts des parieurs de la pelouse. M. Stern termine du reste, en mentionnant, à titre d'indication, quelques modifications qu'on pourrait adopter. L'une d'elles consisterait à « placer, dans chaque enceinte, des tableaux qui enregistreraient au fur et à mesure les paris faits dans l'autre et permettraient de renseigner officieusement le public sur les opérations effectuées... Ce ne serait pas l'unification, mais peut-être une répartition plus logique. » Une semblable innovation constituerait certainement une grande amélioration. D'abord il est probable qu'elle compenserait les dépenses exigées des Sociétés pour sa mise à exécution par une augmentation des recettes du mutuel ; c'est un fait reconnu, plus le public est renseigné, plus il est poussé à tenter la chance. Ensuite elle amènerait une véritable régénération du Pari Mutuel : car, en dehors des fluctuations incessantes de la cote, le plus grave reproche qu'on peut lui adresser, c'est de vous laisser, au moment même où vous risquez votre enjeu, dans l'ignorance absolue du taux auquel vous le risquez.

Espérons que, parmi nos Sociétés si expertes, la plus éprise de progrès voudra bien essayer l'application d'un tel système. Elle n'aurait certes pas à le regretter, car l'augmentation des paris ne se ferait pas attendre.

BOIARD.

Le ring du Tir aux pigeons à Monte-Carlo.

La saison sportive de Monte-Carlo s'est terminée par un concours de tir aux pigeons auquel ont pris part les meilleurs fusils. Un public aussi nombreux que choisi assistait à ces épreuves.

Le célèbre propriétaire entraîneur-jockey Woldand montant à Nice, à l'exercice, son excellent steeple-chaser Fragilité.

LES "RARI NANTES"

La traversée de la Seine à la nage, le 25 décembre, fut la première épreuve de ce genre disputée à Paris. En Italie, tous les ans, les *Rari Nantes* organisent une course similaire

Le 27 janvier a été nagée à Milan la grande épreuve hivernale des *Rari Nantes*. Alors qu'à Paris, à cette époque, nous grelottions et ne sortions jamais de notre demeure sans avoir pris la précaution de nous vêtir chaudement en fermant hermétiquement notre pardessus, nous mettant des cache-nez et des gants bien chauds, en Italie on pouvait voir cinquante jeunes gens — car la course avait réuni cinquante concurrents, — méprisant le froid et la neige, aller se jeter à l'eau et se disputer le titre de champion des *Rari Nantes*.

A la rigueur, ces performances ne nous étonneraient qu'à moitié si elles étaient accomplies en Scandinavie, pays où le froid est tellement de rigueur que les habitants y sont complètement habitués. Mais lorsqu'on songe qu'à Milan, région du soleil et de la chaleur, des hommes s'en vont délibérément prendre un bain par 10 degrés au-desous de zéro avec le même sourire que si l'eau était chaude, on est forcé d'admirer ces athlètes que rien ne rebute et qui sont parvenus à cette endurance grâce à la pratique des sports.

Lorsque, le jour de Noël, semblable essai fut tenté à Paris, les concurrents n'étaient que six et la distance à parcourir ne dépassait pas 250 mètres. Meister s'y couvrait de gloire en triomphant du célèbre champion de fond, italien L'Altiéri.

Evidemment, il faut applaudir à l'énergie et à l'endurance de nageurs qui fournissent de semblables efforts, mais ces concours ne sont pas très sportifs. Il ne faut pas oublier que le sport n'exige pas d'excentricités. L'homme qui nage pendant près d'un kilomètre dans une rivière dont l'eau a 10° de froid est aussi héroïque que le cycliste qui tourne pendant six jours sur une piste.

Pendant la Course.

L'épreuve organisée par les Rari Nantes, *le 27 janvier, à Milan, a réuni 50 concurrents.*

Il lui faut une énergie dont on ne saurait trop le louer, mais ce n'est point de cette façon qu'il méritera le titre de sportsman. Aussi bien, pour le cas qui nous occupe actuellement, la preuve est facile, puisque jamais les vainqueurs de ce genre d'épreuves ne sont des hommes de grande valeur. Ils ont une spécialité, « ils nagent dans la glace », mais en été, ils sont facilement battus par les nageurs qui préfèrent attendre la belle saison plutôt que de se livrer à des exercices qui sont extraordinaires, mais qui ne prouvent guère.

J. M.

La sortie de l'eau.

Malgré le froid, les nageurs n'ont pas l'air trop éprouvés. Peut-être recommenceraient-ils si on les en priait.

A travers la neige.

Les hommes vont se rhabiller, mais ne semblent pas pressés d'aller se mettre au chaud, après la course.

UN NOUVEAU CRITÉRIUM DE BOXE

Le public s'enthousiasmant de plus en plus pour la boxe, un nouveau prix vient d'être fondé ✦ De célèbres pugilistes anglais sont venus le disputer ✦

Le Critérium international de boxe, dont nous avons déjà dit à plusieurs reprises tout le succès, s'est terminé, ainsi que nous l'avions pronostiqué, par la victoire de Pat O'Keef, catégorie des poids lourds, et de Peter Brown, pour les poids moyens. Les finales nous firent assister à de merveilleux combats. Les spectateurs qui n'avaient vu jusqu'alors que des assauts entre Français ne se faisaient pas une idée de la dose d'énergie, d'endurance, de courage et d'adresse qui peut être déployée dans un match. Lorsque Pat O'Keef triompha du scientifique Géo West, pendant quatorze minutes (l'arbitre fit disputer avec raison un round supplémentaire), nous fûmes enthousiasmés par le jeu si brillant des deux boxeurs, s'efforçant à s'épuiser mutuellement, à feindre même la fatigue pour en ormir leur confiance et mieux se charger ensuite, et essayant de se knock-outer, ne frappant qu'aux endroits susceptibles d'amener le coup fatal. Mais, plus ils allaient, plus Pat O'Keef semblait frais. Cet homme extraordinaire ne donne jamais l'impression de l'effort, boxe toujours correctement, n'assène ses coups qu'à bon escient et triomphe de tous ceux qui lui sont opposés avec une aisance, une désinvolture qui provoquent l'admiration du public. Geo West, cet esquiveur de premier ordre, ne pouvait pas éviter ses swings et il lui fallut une énergie rare pour pouvoir lui résister aussi longtemps. Ce que Pat O'Keef a de réellement extraordinaire c'est sa façon d'attaquer. On ne sait d'abord où il va frapper, puis il se précipite les deux poings en avant et fait coup double, tapant simultanément à la face et à l'estomac. Lorsque son adversaire cherche à l'éviter en se retirant de l'endroit où il se trouve, d'un swing scientifiquement asséné, Pat O'Keef le ramène et l'oblige à rester devant lui pour recevoir de nouveaux coups. Il attaque toujours, évite les corps à corps, sautille, feinte et, au moment où on s'y attend le moins, frappe son adversaire d'une façon irrésistible.

Peter Brown, moins vif, moins brillant, est aussi un merveilleux « fighter ». Il est venu facilement à bout de Jimms Watt, le célèbre cogneur, qui a lancé un défi à tous les boxeurs français poids moyens. Il est vrai que ce dernier fut handicapé dès le début : un uppercu à la mâchoire lui coupa la lèvre. Mais en tout état de cause, Peter Brown l'aurait battu.

Ces quatre hommes, Pat O'Keef, Peter Brown, Geo West, Jimms Watt, étaient réellement les meilleurs du critérium pour le prix du Conseil municipal de Paris.

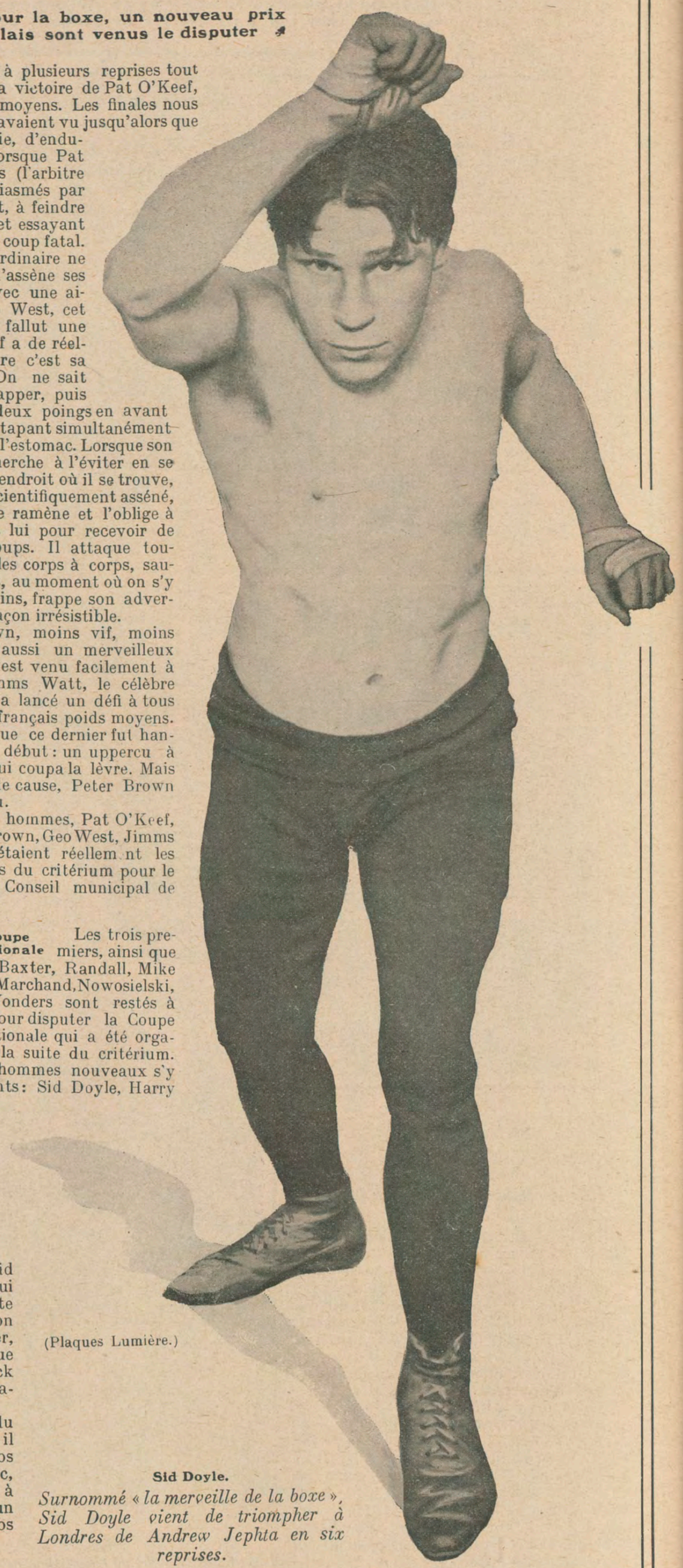
La Coupe internationale Les trois premiers, ainsi que Charlie Baxter, Randall, Mike Groves, Marchand, Nowosielski, Karl Wonders sont restés à Paris pour disputer la Coupe Internationale qui a été organisée a la suite du critérium. Quatre hommes nouveaux s'y sont joints : Sid Doyle, Harry Wade, Dick Bailey et Arth. Warner. L'un des plus beaux titres de Sid Doyle est sa victoire récente sur Andrew Jephta, le célèbre boxeur qui doit venir le 22 février disputer un match avec Moreau. C'est un athlète superbe dont les coups sont terribles et qui justifie la réputation qu'on lui a faite en Angleterre d'être « la merveille de la boxe ». Arthu Warner, champion amateur d'Angleterre 1901, 1902 et 1903, n'a remporté que des succès depuis qu'il est devenu professionnel. Harry Wade et Dick Bailey ont aussi à leur actif une ample moisson de victoires et ne déparent pas la liste des engagés de la Coupe.

En un mot, tous les hommes que nous venons de voir sur la scène du Casino sont tous des pugilistes de grande valeur dont le moins bon, — il est triste de le constater, — viendrait facilement à bout de nos meilleurs boxeurs. Nous avons assisté à du véritable sport. Le public, par son enthousiasme, a prouvé qu'il prenait goût à ces assauts. Il est à espérer que nombreux vont être les adeptes de la boxe et que dans un avenir très proche nous pourrons nous mesurer à armes égales avec nos maîtres d'aujourd'hui.

JACQUES MORTANE.

Arth. Warner et Harry Wade.

Arthur Warner, champion amateur d'Angleterre de 1901, 1902 et 1903 et Harry Wade, qui vient de faire match nul avec le célèbre champion de la marine, Jim Skinner.



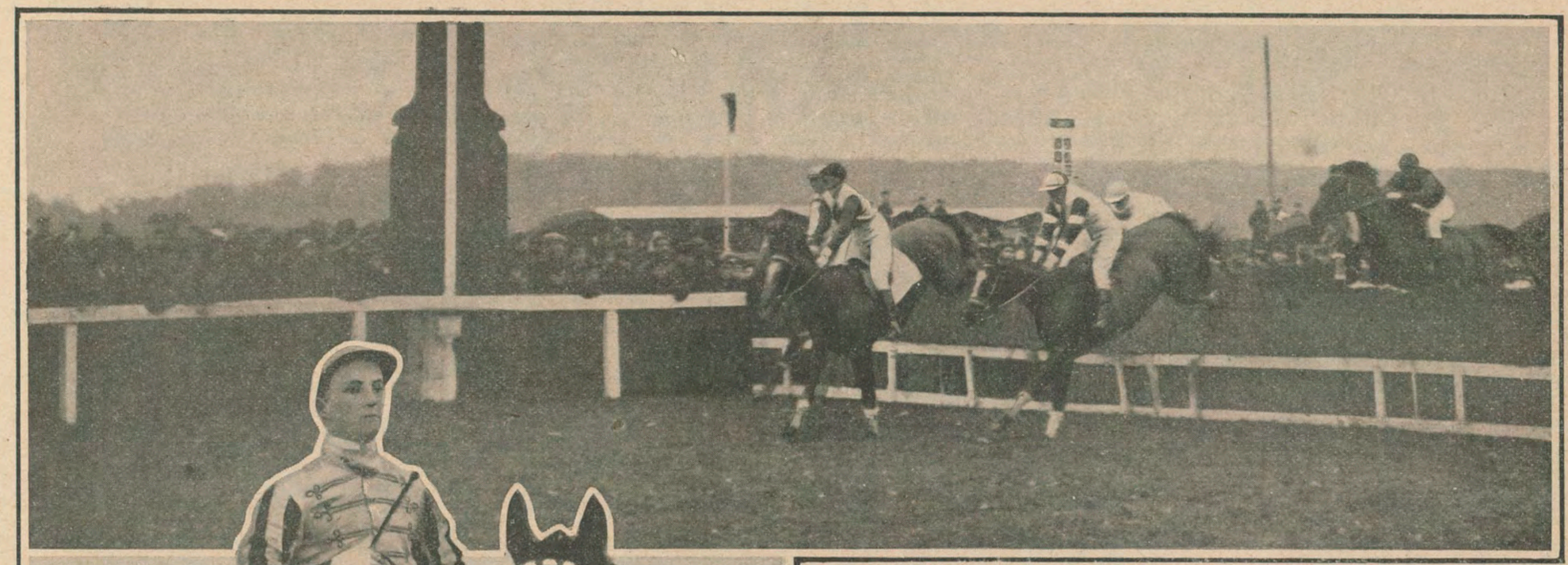
(Plaques Lumière.)

Sid Doyle.

Surnommé « la merveille de la boxe », Sid Doyle vient de triompher à Londres de Andrew Jephta en six reprises.

LES COURSES DE PAU

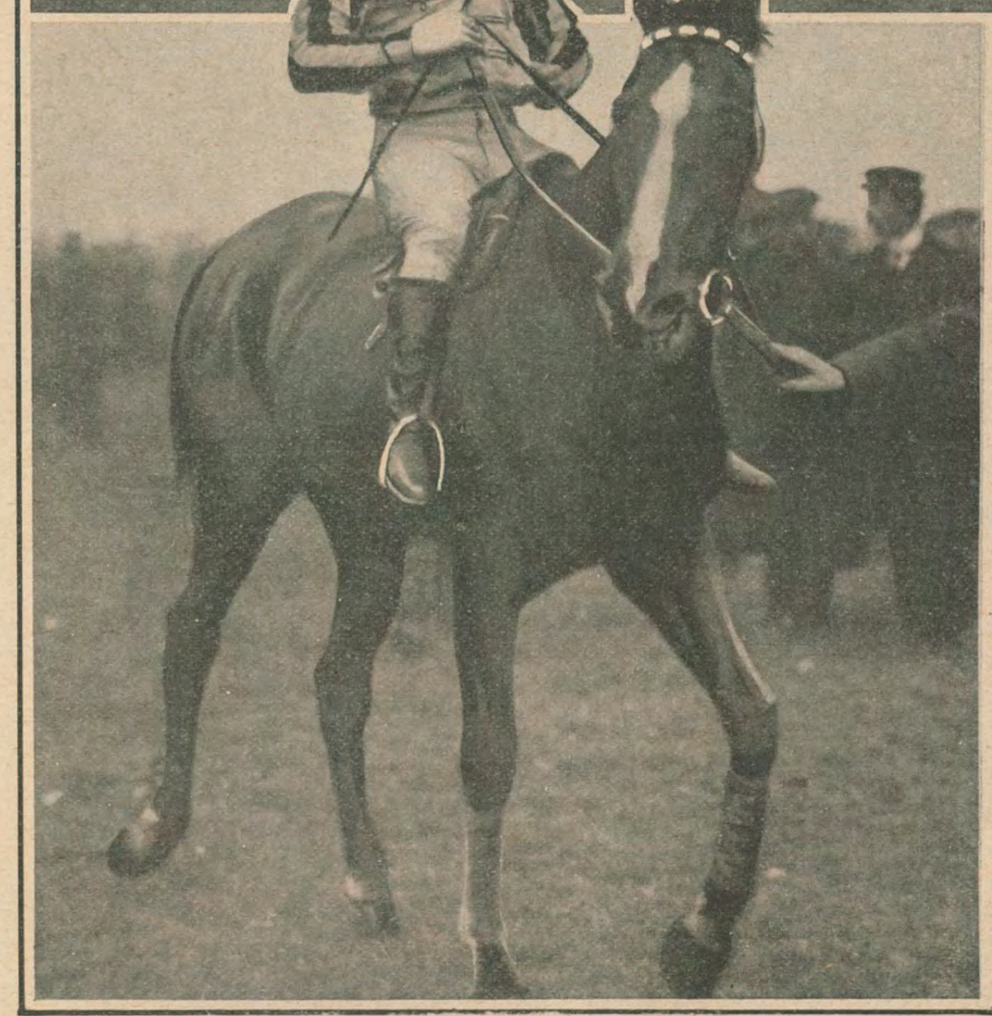
(Photographies de notre envoyé spécial.)



Bouton d'Or. Esquivan. La Goulette. Etourneau. Chevalier.

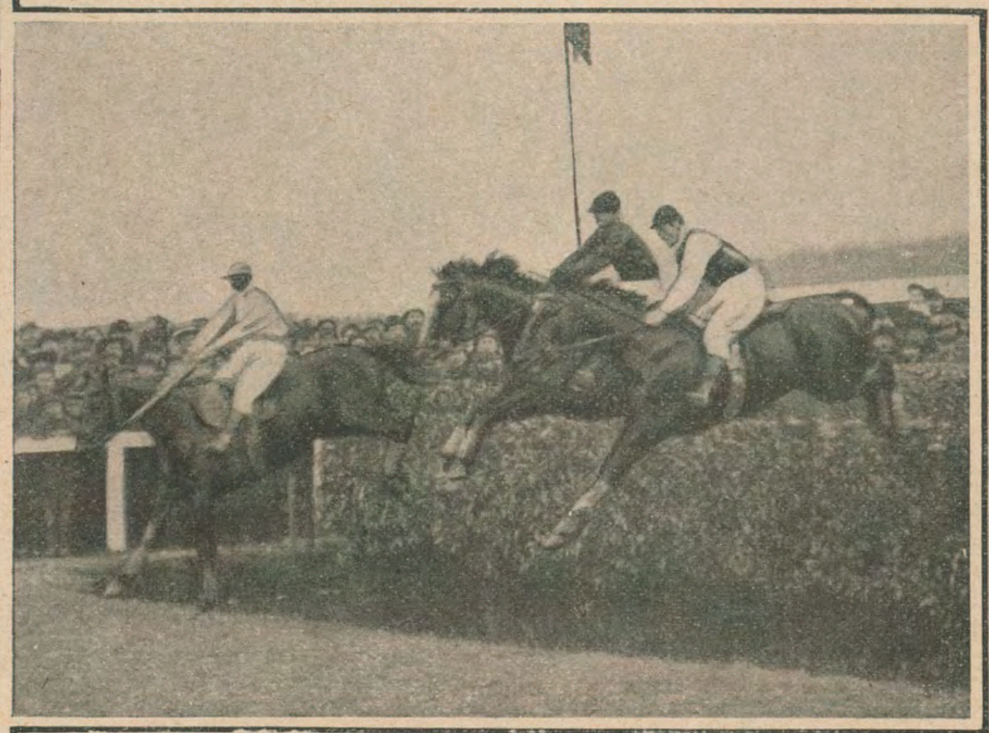
Le saut d'une haie dans le Prix des Tertres (haies, 3.400 mètres).

Esquivan, à M. Cros, monté par M. R. de Sarret, a triomphé dans ce prix, qu'il a mené de bout en bout. Bouton d'Or, bon deuxième.



Roi du Monde.

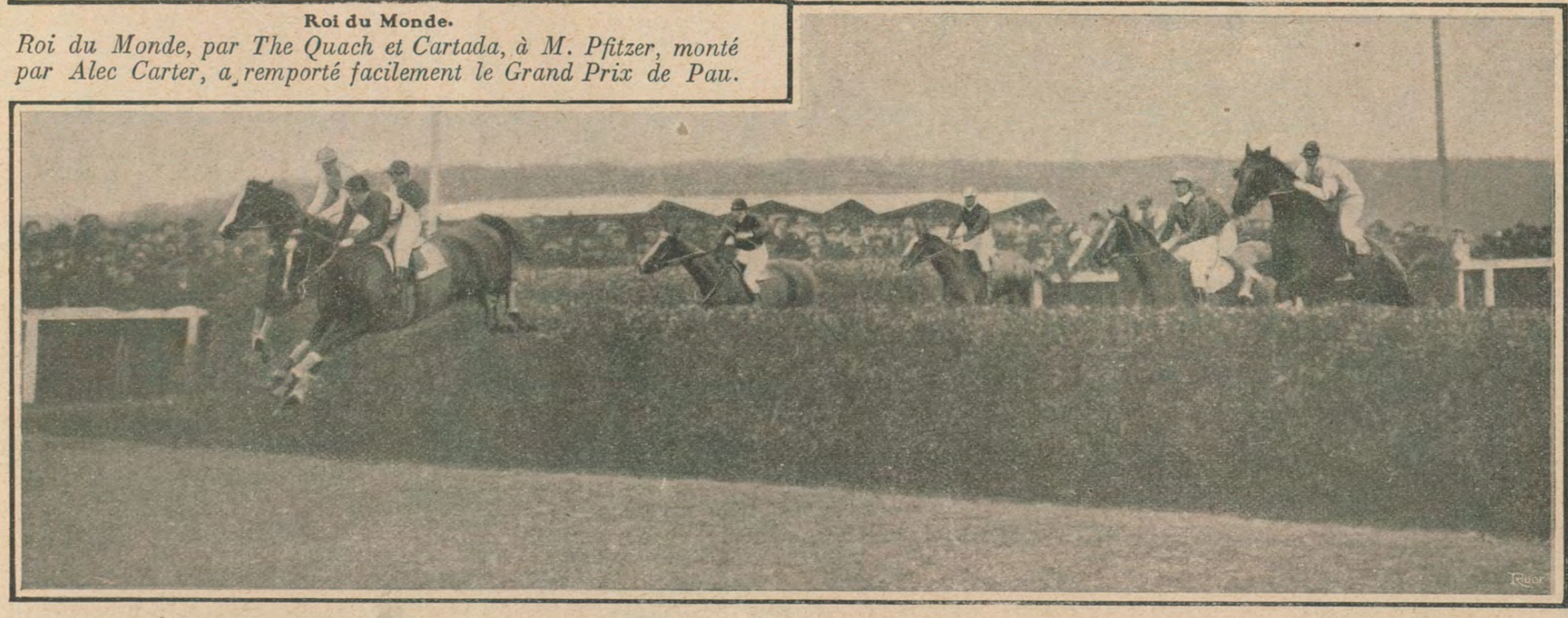
Roi du Monde, par The Quach et Cartada, à M. Pfitzer, monté par Alec Carter, a remporté facilement le Grand Prix de Pau.



Quinola. Ros. Goliath III.

Le Saut de la rivière dans le Prix de la Société des steeples (3.400 mètres).

Ros a ajouté une troisième victoire à ses deux récents succès consécutifs, en enlevant cette course. Il a gagné avec la plus extrême désinvolture.



Roi du Monde. La Valeuse. Brown Lady. On The Green Pétrone III. Rêves d'Or. Alcyon. Diélette. Pic Royal.

Le premier saut de la rivière dans le Grand Prix de Pau (steeple, handicap, 4.300 mètres).

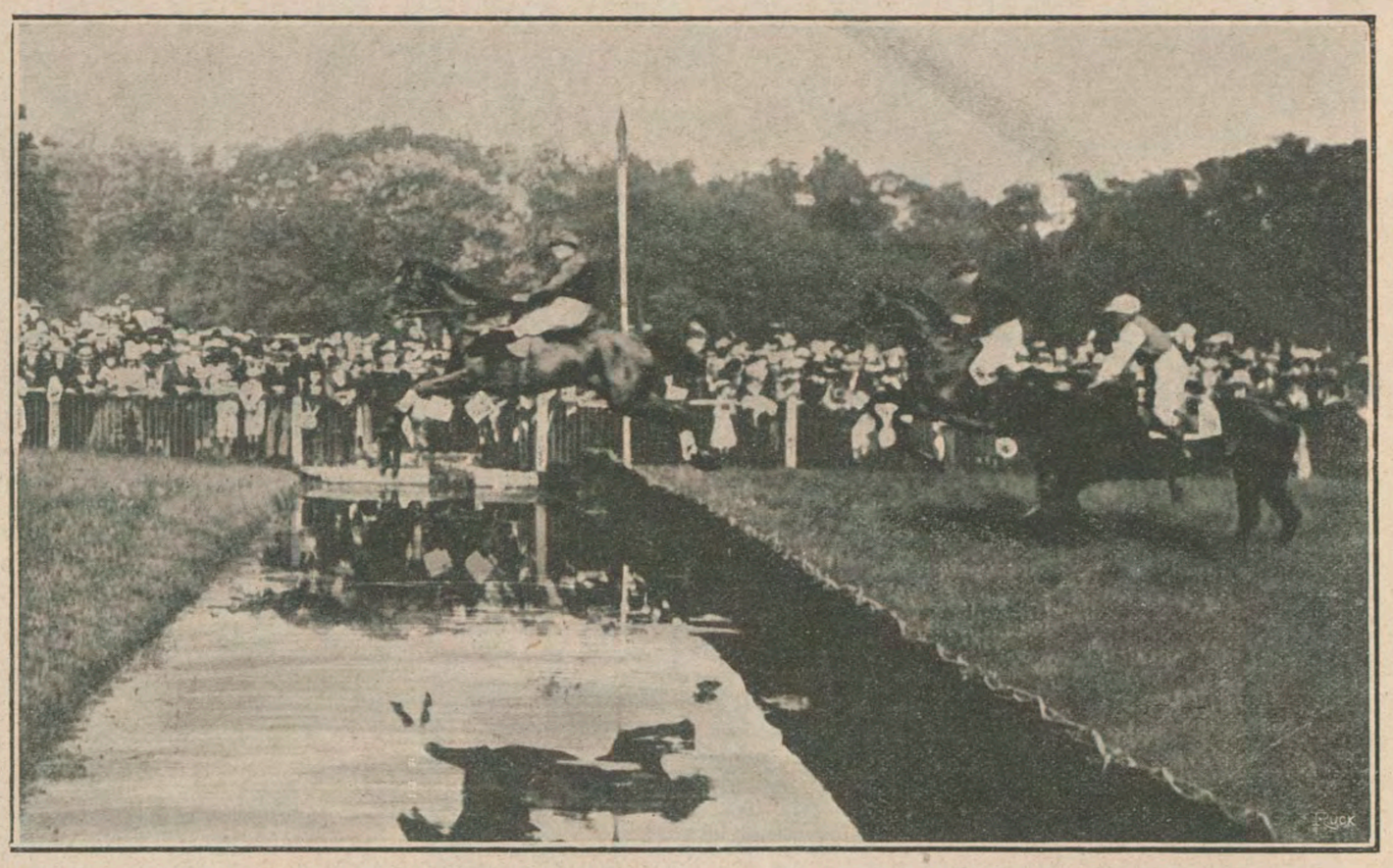
La Valeuse a pris le commandement dès le départ. Au deuxième saut de la rivière, Cantinière, qui peinait, était arrêtée. A la double barre, c'était au tour de Brown Lady et de Gazelle. Au brook, Alcyon II, admirablement en course, culbutait, entraînant Argenterie. Au tournant final, Roi du Monde, après une belle course d'attente venait très vite et passait le poteau avec aisance, devant On The Green, à 2 longueurs.

LES OBSTACLES DE STEEPLE EN FRANCE

Les obstacles des hippodromes anglais sont plus sévères que ceux de nos champs de courses. Il serait à désirer, dans l'intérêt même de nos chevaux et de nos jockeys, que les divers sauts fussent plus accentués : les accidents seraient plus rares et les résultats plus probants.

D'ORIGINE anglaise, l'expression steeple-chase signifie littéralement « course au clocher » : elle servait jadis à désigner des randonnées à travers champs où les concurrents devaient franchir des obstacles naturels avant d'arriver à un clocher pris pour but.

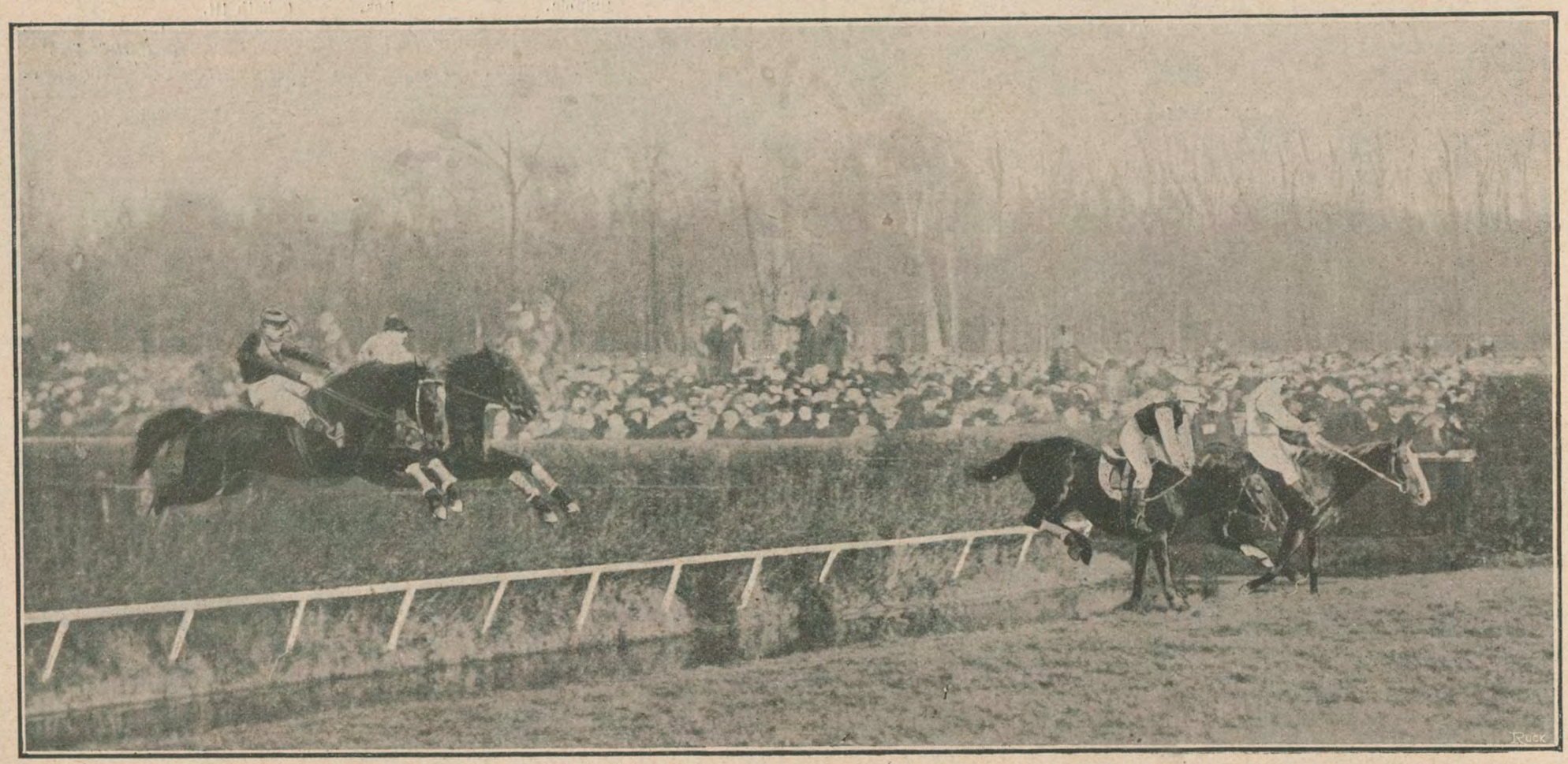
Pratiquées comme elles le sont aujourd'hui, ces épreuves comportent le plus souvent seize obstacles de nature différente : une grande rivière précédée d'une haie inclinée ; une simple rivière sans démarcation en hauteur ; un brook ou ruisseau ; une banquette irlandaise ; une butte, comprenant une montée à pente douce immédiatement suivie d'une descente à pente rapide ; un contre-haut qui s'élève aussi à une certaine hauteur, par une pente d'accès facile, mais qui, au lieu de finir par une autre rampe plus ou moins raide, se termine à pic ; un contre-bas ou douve sèche, sorte de fossé dont le bord d'accès occupe un niveau supérieur à celui du bord opposé ; un mur en terre ; un mur en pierre ; un bull-finch, composé d'un talus en terre que surmonte une haie ; une barrière fixe ; une double barrière ; une haie vive ou mobile ; une double haie ; une claie et enfin un passage de route qui coupe la piste d'un vallonnement de terrain. Tous ces obstacles ne se rencontrent pas invariablement sur tous les hippodromes de la spécialité : c'est ainsi que dans la région parisienne, sans parler des champs de course d'Enghien et de Saint-Ouen, d'exploitation plus récente, les parcours de Vincennes présentent avec ceux d'Auteuil d'importantes dissemblances.



La rivière du huit à Auteuil.

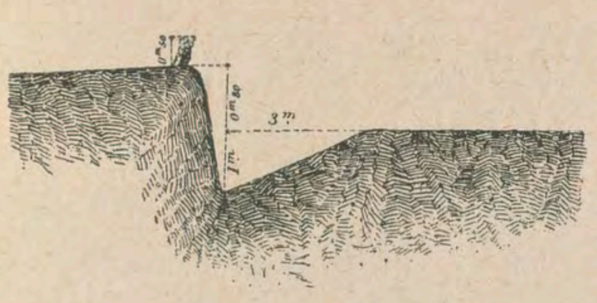
Sans démarcation très apparente, cet obstacle peut surprendre et effrayer le cheval qui dérobera ou roulera dans l'eau.

Sur le plateau de Gravelle s'élèvent actuellement quinze obstacles comprenant une rivière large de 4 m. 15 et précédée d'une haie de 0 m. 80 de hauteur ; un bull-finch large à sa base de 2 m. 50 et dont le talus, haut de 0 m. 80, forme, avec une haie de 0 m. 60, une hauteur totale de 1 m. 40 ; accoté à la route de la Pyramide un mur en terre haut de 1 m. 10 ; puis deux barrières simples avec une haie, hautes l'une et l'autre de 1 m. 20 et situées, la première le long de la route de la Ferme et la seconde, à côté des pépinières ensuite, deux murs en pierre hauts de 1 m. 05 et deux brooks larges de 2 m. 50, et précédés d'une barrière fixe haute de 0 m. 80 ; une double haie, comprenant deux haies simples de 1 m. 20, reliées l'une à l'autre et distantes de 30 mètres ; une double barrière, haute de 0 m. 75 et enfermant dans un intervalle de 0 m. 90 de large une haie haute de 1 m. 20 ; un contre-bas composé d'une haie de 0 m. 50 et d'une douve profonde de 1 m. 80 et large de 3 mètres, dont le bord où s'enlèvent les chevaux surplombe de 0 m. 80 le bord où ils se reçoivent ; enfin, trois haies vives d'une hauteur uniforme de 1 m. 20.



La rivière des Tribunes à Auteuil.

Obstacle en largeur, impressionnant et très goûté du public, fatal aux chevaux qui s'enlèvent de trop loin.



Le contre-bas.

Obstacle dont l'installation est peu aisée et que l'on rencontre moins en France sur les hippodromes que dans les cross-country.

C'est sur ce terrain que la Société des Steeples, qui venait de se fonder en 1863, donna sa journée d'inauguration. Cette fête hippique, qui commença à 4 heures de l'après-midi eut un grand retentissement. Les fonctions de juge à l'arrivée étaient remplies par le comte Stanislas de La Rochefoucauld, celles de juge au pesage par le comte René de Montécot et celles de starter par le président du Comité, le prince Joachim Murat. La jeune société, destinée à jouer pour les courses d'obstacles le rôle que la Société d'Encouragement s'était proposé pour les courses plates ne manqua pas de prospérer. Dissoute à la suite des événements de 1870, elle se reconstitua le 9 mai 1873, sous la présidence du prince de Sagan, et s'installa à Auteuil, laissant la libre disposition de l'hippodrome de Vincennes à sa contemporaine, la Société du Demi-Sang, qui l'exploite encore aujourd'hui.

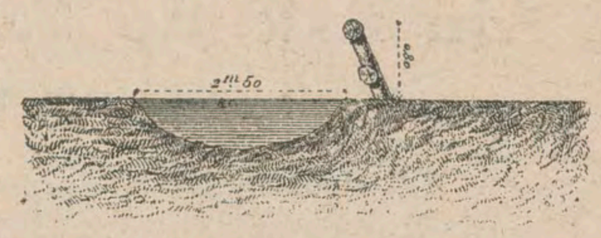
Les anciens obstacles d'Auteuil

La première réunion sur le nouveau champ de courses du Bois de Boulogne fut donnée le 1er novembre 1873 ; MM. de Turenne, Blount et de La Haye Jousselin, à qui avait été confié le tracé des pistes avaient créé quatorze obstacles : deux rivières, un mur en terre, un mur en maçonnerie, une banquette irlandaise, un bull-finch et des haies. Six ans après, en 1879, la butte Mortemart comprenait la piste des fortifications, la grande piste intérieure et deux pistes en huit hérissées de vingt obstacles et sur lesquelles pouvaient s'effectuer, de 1.800 à 6.400 mètres, 28 parcours de steeples, de 2.400 à 5.000 mètres, 11 parcours de haies.

La rivière des Tribunes, qui occupait le même emplacement qu'aujourd'hui, était formée par un fossé plein d'eau, large de 4 m. 30, et par une haie inclinée haute de 0 m. 70. Deux autres rivières, creusées sur une même ligne, coupaient le huit : une délimitation partait de la route Fortunée, qui sert encore de passage aux spectateurs de la pelouse, et partageait la piste en deux parties, le grand huit et le petit huit ; la rivière du grand huit avait 4 mètres de large, celle du petit huit 3 mètres : l'une et l'autre étaient précédées d'une haie de 0 m. 70 de haut. Il y avait quatre claies de 1 m. 10 de hauteur : l'une au carrefour des Chênes, les trois autres dans l'allée des fortifications, aux mêmes intervalles qu'aujourd'hui. Par une pente douce de 25 mètres de long, les chevaux atteignaient une butte qui s'élevait de 3 mètres au-dessus du niveau de la piste : ils en descendaient par une rampe rapide de 5 mètres, pour aller sauter ensuite plus loin une haie dominant d'une hauteur de 0 m. 70 un brook large de 2 m. 40. Après le passage de route, à l'endroit où la piste des fortifications rejoint la piste intérieure au tournant de Passy, deux barrières hautes de 0 m. 80 encadraient une haie large de 1 m. 20, et présentaient le sérieux inconvénient de faire reporter obligatoirement l'arrivée de toutes les courses de haies, le long de la grille du pesage. Un mur en pierre haut de 1 m. 10, un talus en terre et une barrière fixe de 1 mètre de haut, une haie vive de 1 m. 20, une haie mobile de 1 m. 10 accotée à la rivière des tribunes et qui était ouverte pour les arrivées, enfin cinq autres haies vives, de 1 m. 10 également, complétaient l'ensemble des obstacles.

Les obstacles actuels

Plusieurs modifications ont été apportées, depuis cette époque, à tous ces accidents factices de terrain, moins dans leurs dimensions respectives d'ailleurs que dans leur disposition. Si actuellement en effet le mur en terre a été surélevé de 0 m. 10 ; si, à la place de l'ancienne haie haute de 0 m. 70, qui surplombait le brook se dresse une barrière fixe, haute de 0 m. 90 ; si la rivière du huit, qui tient lieu des deux petites rivières d'autrefois a 4 m. 20 de largeur et n'est plus précédée d'aucune haie, les dimensions de la rivière des tribunes, du mur en maçonnerie, de la double barrière, de la butte, des haies vives et des claies n'ont pas varié. En revanche, en même temps qu'on supprimait la barrière fixe qui s'élevait à l'intersection de la grande piste et de la piste des fortifications, au tournant de la porte d'Auteuil, et la haie mobile qui continuait la rivière des tribunes jusqu'à la grille du pesage, on déplaçait la double barrière pour la mettre à côté du carrefour des Cascades, on plantait une haie vive, la haie du Pavillon, pour remplacer la claie du carrefour des Chênes, on plantait deux autres haies à droite et à gauche du talus en terre, on ramenait à 1 m. 10 de hauteur la haie fixe de 1 m. 20 qui précédait le mur en pierre, on démolissait ledit mur à la moitié de sa largeur et on le continuait par une haie, on élevait à la droite du brook une haie puis une claie, on créait enfin un bull-finch dont le talus conique, large de 2 m. 50 à sa base, et la haie le composant, atteignaient une hauteur totale de 1 m. 40. De la double piste en huit qui traversait la route pour rejoindre la piste des fortifications entre les deux premières claies, on a fait en outre une piste unique et on a déplacé le poteau d'arrivée qui se dressait après la rivière, pour le reporter en avant.

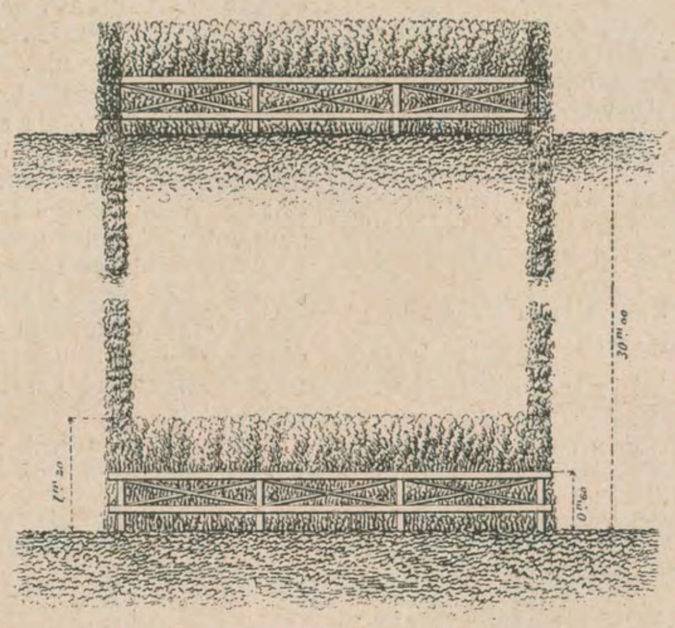


La barrière et le ruisseau.

Le miroitement de l'eau seul est à craindre, car si le cheval ne bourre pas dans la barrière il franchit presque mathématiquement le brook.

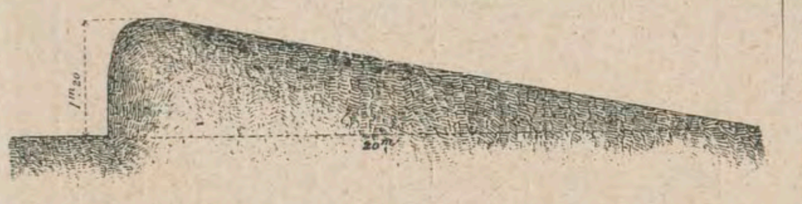
Aujourd'hui, l'hippodrome d'Auteuil compte exactement 24 obstacles, dont 10 haies et 6 claies. Cette augmentation numérique n'a pas rendu les épreuves plus accidentées : les distances à franchir entre chaque saut n'ont pas en effet été réduites ; on s'est borné à faire, dans un même plan, d'un obstacle autrefois unique d ux ou trois obstacles différents pour permettre de varier davantage les parcours. Bien au contraire, alors qu'auparavant la haie mobile de la rivière des tribunes coupait la distance de 500 mètres environ qui sépare la haie du pavillon de la haie du talus en terre, nos hurdle-racers doivent couvrir maintenant cette longue ligne droite sur le plat, ce qui avantage certains spécialistes, mais désavantage plusieurs excellents sauteurs. Il en va de même pour les jeunes steeple chasers, avant qu'ils ne sautent la grande rivière, et cela ne semble pas répondre à l'objet même de l'institution, qui est de mettre en évidence les qualités de sauteur des concurrents, leur endurance, leur aptitude à produire de bons chevaux de selle en faisant disputer de longues et dures épreuves sous des poids élevés et sur des parcours difficiles. A ce point de vue, il semble que l'on doive souhaiter des obstacles plus sévères : les prix ne se disputeraient plus à des allures de courses plates, les accidents seraient moins nombreux et surtout moins dangereux et nous aurions des animaux plus confirmés dans la spécialité.

Il semble incontestable que nos modernes concurrents du steeple chasing, dans l'état actuel de leur dressage, soient pour la plupart incapables de renouveler les exploits de Young Maleck, de Mayfly et de Rehinda sur les terrains accidentés de la plaine de Coulange près de Blois, de la Croix de Berny dans la vallée de Bièvre et des prés de Garanjoux entre Moulins et Sauvigny. Ces trois chevaux sont les trois premiers vainqueurs sur les obstacles en France. Le 22 mars 1834, Young Maleck, un pur sang arabe battait un cheval anglais ; le 1er avril suivant, Mayfly, une jument grise appartenant au comte de Vaublanc, inaugurait l'hippodrome de la Croix de Berny ; enfin le 20 septembre de la même année, Redinha, une jument baie que pilotait M. Edgar Ney, gagnait le vase d'argent offert en prix par les cavaliers du Bourbonnais au cheval qui franchirait le plus vite une distance d'une lieue coupée par tous les sauts imaginables : on relevait notamment sur le parcours des portes de champs très solides et très hautes, deux petites rivières dont l'une encaissée et très profonde mesurait plus de 15 pieds de largeur (5 mètres), enfin un chemin creux que précédait une haie avec un fossé large et profond et qui aboutissait à une berge rapide que traversait un second fossé et que couronnait une seconde haie hissée en épines et en branches très fortes.



La double haie.

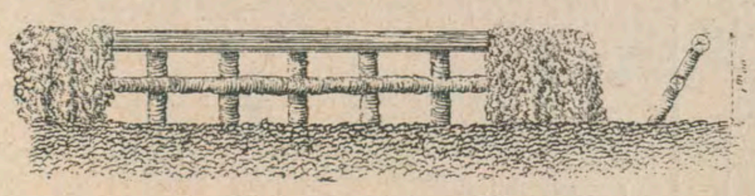
Cet obstacle, qui oblige les chevaux à un saut répété dans un intervalle de quelques foulées, cause de fréquentes bousculades, quand le peloton est groupé.



Le contre-haut.

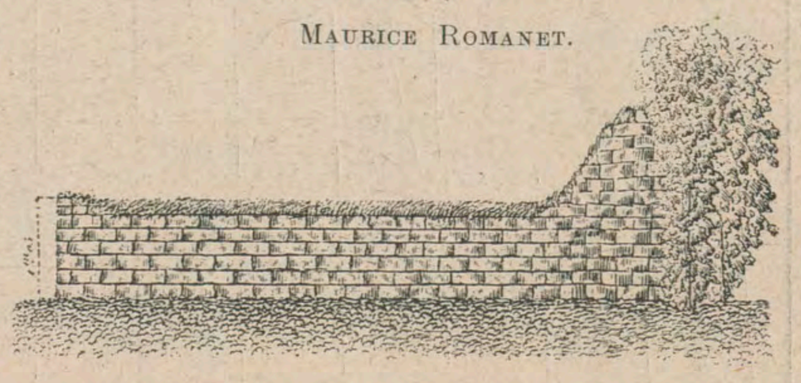
Sous une apparence peu impressionnante, cet obstacle est des plus sévères. Celui du parcours des Bretons à la Marche était célèbre.

MAURICE ROMANET.



La barrière fixe.

Cet obstacle est peu dangereux en apparence. Il ne le devient que lorsque le cheval, calculant mal son saut frappe des jambes contre la barrière.



Le mur.

Il est construit entièrement en maçonnerie ; sur le revêtement on dispose généralement des mottes de terre qui préservent des atteintes les chevaux « raseurs ».

Un raid de 7.000 kilomètres à travers la France

SUR UNE SIX-CYLINDRES HOTCHKISS

Jeudi dernier, à 2 heures, a été donné, place de la Concorde, devant l'Automobile Club de France, le départ à une voiture six-cylindres Hotchkiss qui, pilotée par M. Van Marcke, va accomplir un raid de 7.000 kilomètres sur les routes de France, randonnée formidable qui constituera le Critérium d'endurance le plus sévère que l'on puisse imaginer

La première voiture de tourisme six cylindres qui ait été agréée par le service des mines est une Hotchkiss; c'est une voiture de ce type qui entreprend une colossale randonnée à travers la France. C'est la première fois qu'une six-cylindres accomplit chez nous une telle épreuve d'endurance.

A cette occasion nous donnons quelques détails sur la construction des nouveaux modèles Hotchkiss.

On dit que la perfection n'est pas de ce monde; mais elle est frôlée de bien près dans les voitures Hotchkiss, qui se distinguent non seulement par leur ligne harmonieuse et leur exécution très soignée, mais par un certain nombre de combinaisons mécaniques très heureuses, constituant un tout très homogène qui fait honneur à l'industrie automobile française. On suit donc avec un grand intérêt l'évolution de ses productions.

L'une des principales caractéristiques des voitures Hotchkiss est d'avoir toujours leur transmission à cardan, quelle que soit leur puissance, et de longues expériences ont démontré aux constructeurs qu'avec des métaux soigneusement choisis et avec l'adoption d'un essieu tubulaire portant directement les roues motrices, qui a pour but de soustraire l'arbre moteur aux efforts de flexion, on pouvait voyager en toute sécurité avec un pont arrière supportant le différentiel.

Ce mode de transmission est d'une construction parfaite et d'un entretien nul. Les moteurs bénéficient également de tous les perfectionnements que la pratique a sanctionnés, perfectionnements de détails incessamment poursuivis qui ont rendu le moteur à essence bon pour tous les services.

Deux types de voitures sont fabriqués par les Usines Hotchkiss pour 1907, dont l'un est à quatre et l'autre à six cylindres.

Les six-cylindres

Ce dernier type est une intéressante initiative qui est vivement estimée par la nombreuse clientèle.

On sait, en effet, quels avantages présentent les voitures à six cylindres qui, souples et silencieuses, savent se faufiler adroitement au milieu du trafic des grandes villes.

L'uniformité de mouvement obtenu dans le fonctionnement d'un moteur de ce genre est très grande, parce que il n'y a pas un instant où la partie supérieure d'au moins un des pistons ne reçoive une pression positive. Par suite de ces impulsions continues sur l'arbre manivelle, les vibrations qui se produisent avec une quatre-cylindres n'existent plus, même aux très faibles allures.

La conduite de la voiture à six cylindres est plus agréable, puisqu'on peut éviter presque complètement l'emploi du changement de vitesses en recourant seulement à l'étranglement des gaz dans le carburateur.

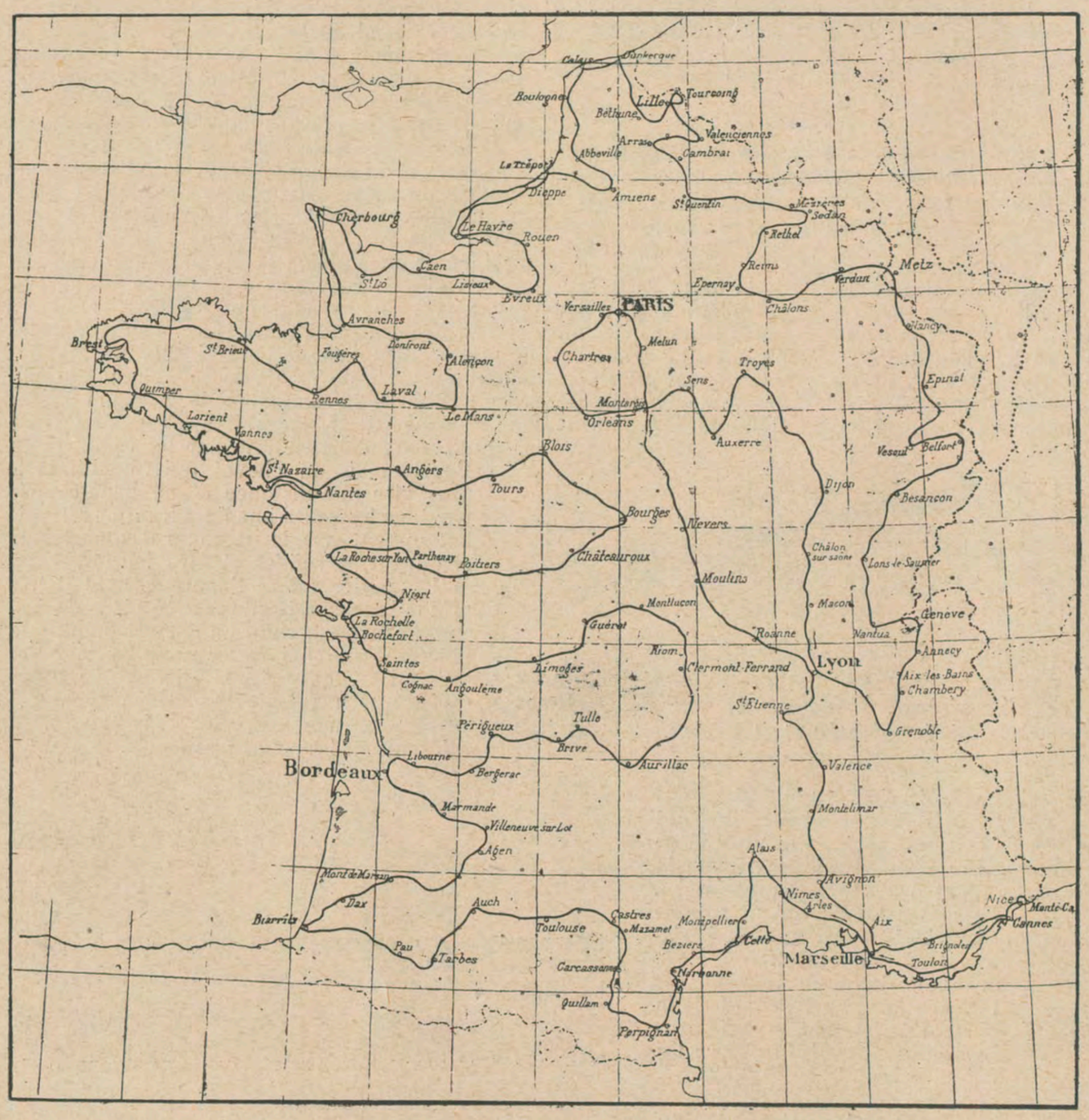
A part le nombre de cylindres qui diffère dans les moteurs, les autres caractéristiques de ces deux types de voitures sont identiques. Les moteurs ayant un alésage de course de 120 millimètres sont du genre classique de la maison, avec cylindres fondus par paires et, bien entendu, avec le vilebrequin monté sur cinq paliers à billes, ce qui donne un rendement supérieur.

Le moteur paraît tellement simple qu'il n'a pas l'air de porter tous ses accessoires, mais cependant on les trouve bien tous: carburateur, magnéto, pompe de circulation d'eau, ventilateur, vivent en bonne intelligence à ses côtés. Les soupapes sont interchangeables et les cames qui les actionnent sont prises dans la masse même de l'arbre qui les supporte; le remède est aussi trouvé aux différences de calages qu'on trouve parfois dans les moteurs même soignés, lorsqu'on emploie des cames rapportées, c'est-à-dire clavetées sur leur arbre.

Les engrenages du moteur sont complètement enfermés dans un carter en aluminium; ils n'ont donc rien à craindre de la poussière ni de la boue, et l'entretien du moteur se trouve réduit à sa plus simple expression.

L'allumage se fait par magnéto haute tension à bougies, dont les preuves ne sont plus à faire.

L'excellent carburateur forme le sujet d'un brevet qui est la propriété des établissements Hotchkiss, et il est si connu qu'il est inutile de rappeler à nos lecteurs la souplesse et la faible consommation obtenues par le moyen d'un dispositif qui règle automatiquement à la fois l'arrivée de l'air et de l'essence.



Un circuit de 7.000 kilomètres.

Nous donnons ci-dessus la carte de l'itinéraire que va suivre, à travers la France, la six-cylindres Hotchkiss *conduite par M. Van Marcke, qui a quitté Paris jeudi dernier.*

L'anatomie de la voiture

Suivons logiquqement l'anatomie de la voiture et examinons l'embrayage, qui se fait toujours par un cône droit garni de cuir; il est relié à la boîte de vitesses par un joint universel avec chapes en acier de grande résistance. Ce joint permet le démontage facile du cône dans le cas d'un remplacement de cuir — opération rare, ai-je besoin d'ajouter.

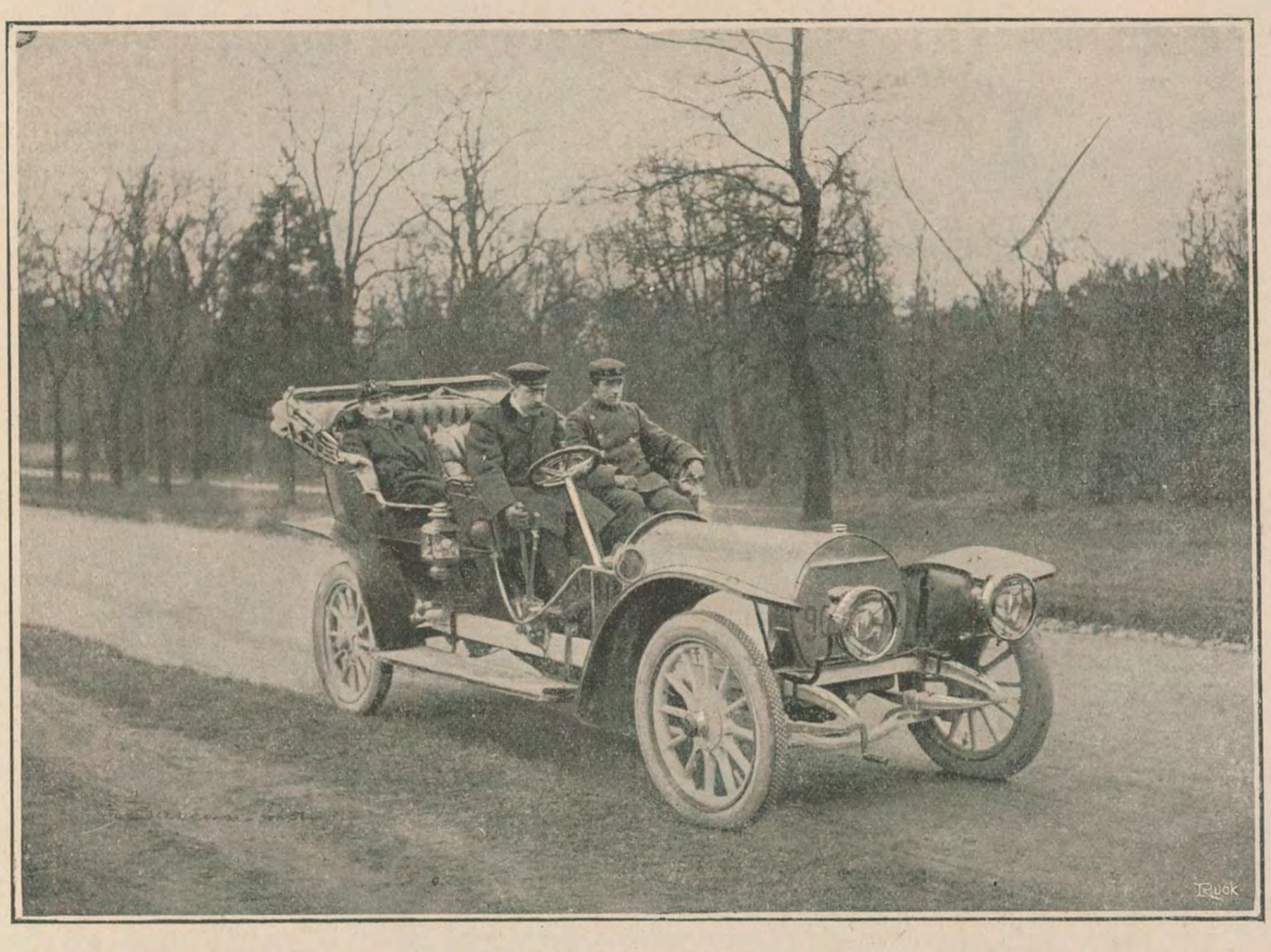
Après le moteur, la boîte de vitesses est l'organe le plus intéressant de la voiture. Enlevons donc le couvercle de cette dernière et jetons-y un regard indiscret. Elle est d'un type à double balladeur, commandée de la façon ordinaire par un levier ayant un déplacement latéral. L'emploi du double train balladeur permet une boîte très courte, d'où les arbres deviennent trapus, et avec des pignons taillés sur des machines de précision, elle est dénuée de tout bruit.

Le maintien en prise de l'une des quatre vitesses ou de la marche arrière est assuré par une bille, qui, sous l'action d'un ressort, glisse sur une rampe dont est pourvue la fourchette de commande de balladeur, tandis qu'une autre bille maintient en place d'une façon similaire le train d'engrenage resté inactif.

Un frein métallique à mâchoires est appliqué sur l'arbre sortant de la boîte de vitesses. Cet arbre transmet la puissance aux roues motrices, au moyen d'un arbre à double cardan. Ces cardans font l'entraînement dans les meilleures conditions mécaniques et travaillent constamment dans la graisse à l'abri de toutes les malpropretés.

Quant au pont arrière, qui a toujours été un des organes des plus robustes des châssis Hotchkiss, il n'a subi que des modifications superficielles.

Le châssis, en tôle emboutie, est relevé vers l'arrière pour donner plus de latitude aux oscillations de l'essieu moteur, car les ressorts sont très souples, vu leur grande longueur; ces derniers sont, ainsi que l'essieu lui-même,



Avant le départ.

M. Van Marcke au volant de la six-cylindres Hotchkiss qu'il va conduire pendant toute la durée du raid de 7000 kilomètres autour de la France.

placés très en arrière du châssis et de longues pièces forgées rejoignent gracieusement ces ressorts en dehors du châssis.

La direction est solide et précise ; on ne saurait rien lui demander de plus.

Le graissage est assuré par une pompe commandée mécaniquement par le moteur, qui reçoit ainsi un débit régulier d'huile proportionnel à sa propre vitesse.

La recherche de la perfection s'étend jusqu'à la mécanique du capot, dont le démontage est d'une extrême simplicité, tout en conservant une forme esthétique. On se souvient que la forme du capot donna lieu à un concours, à la suite duquel la forme cylindrique fut adoptée. Elle est restée la caractéristique des voitures Hotchkiss; depuis, cependant, plusieurs maisons ont adopté des lignes analogues, mais aucune n'a pu réunir à la fois l'élégance et la simplicité de celui des usines de Saint-Denis, que la marque aux canons en croix suffit pour désigner à l'œil le plus profane et le moins averti.

Nous ne saurions, car la place nous manque, poursuivre notre étude dans tous les détails des voitures si bien établies de la maison Hotchkiss. Il serait superflu de rappeler la marche méthodique et ascendante suivie par les Usines de Saint-Denis, qui sont devenues sans transition et tout naturellement l'une des productrices d'automobiles les plus appréciées.

Un vrai Tour de France

Nous publions plus haut la carte de l'itinéraire que, sous la main de son habile et courageux conducteur, la six-cylindres Hotchkiss va parcourir. C'est, comme on peut le voir par les nombreux lacets qui y sont tracés, plus qu'un Tour de France. C'est qu'il y a, en effet, Tour de France et Tour de France. Combien en a-t-on vu, de ces voyages, qualifiés du titre ambitieux par les intéressés qui se contentaient de gagner Bordeaux, Toulouse, Marseille, et de rentrer à Paris par Lyon, ayant peine à justifier les deux mille kilomètres qu'ils avaient pompeusement annoncés, bien heureux quand ils pouvaient les terminer.

Les directeurs de la Hotchkiss ont agi tout autrement.

Leur intention première était de traverser les 86 départements. Mais, l'hiver tardif que nous subissons ne l'a pas permis. La vague de froid qui est venue se répandre sur l'Europe a touché très durement notre pays. Des régions entières sont sous la neige, les communications sont interrompues, les chemins de fer, eux-mêmes, contraints de s'arrêter.

Les avalanches détruisent les villages, les glaciers se mettent en marche, la vie est suspendue dans des régions entières, entre les villages prisonniers et endormis sous la neige. Dans ces conditions, les Pyrénées, les Alpes, les Monts d'Auvergne sont humainement infranchissables. Il eût donc fallu retarder le voyage, mais c'était une saison perdue, et c'était aussi une expérience moins suggestive qu'en mauvaise saison.

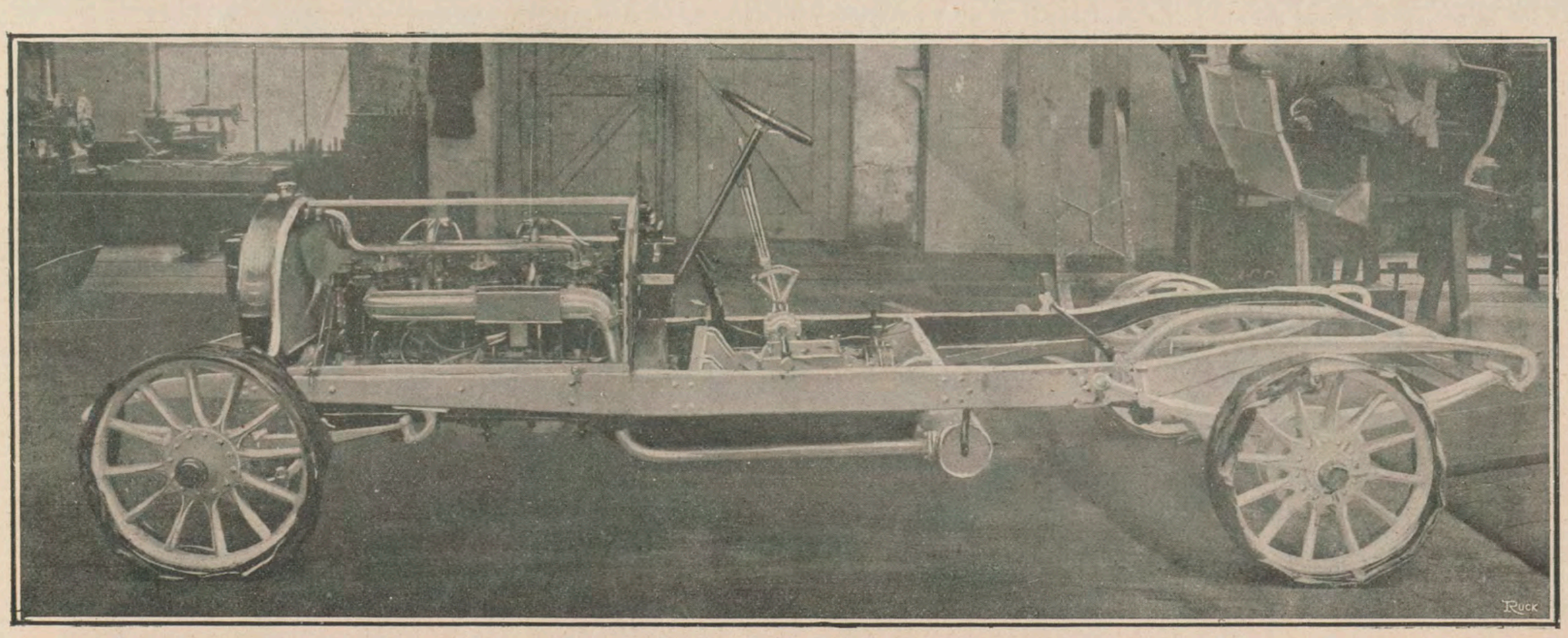
Les directeurs de la Société Hotchkiss et M. Van Marcke ne l'ont pas voulu et ont préféré partir de suite. La six cylindres n'en parcourra pas moins de 75 départements dont voici la liste : Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Loiret, Cher, Nièvre, Allier, Loire, Drôme, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes, Gard, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales, Tarn, Haute-Garonne, Gers, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées, Landes, Lot-et-Garonne, Gironde, Dordogne, Corrèze, Cantal, Puy-de-Dôme, Creuse, Haute-Vienne, Charente, Charente-Inférieure, Deux-Sèvres, Vendée, Vienne, Indre, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure, Morbihan, Finistère, Côtes du-Nord, Ille-et-Vilaine, Mayenne, Sarthe, Orne, Manche, Calvados, Eure, Seine-Inférieure, Somme, Pas-de-Calais, Nord, Aisne, Ardennes, Marne, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Territoire de Belfort, Haute-Saône, Doubs, Jura, Ain, Haute-Savoie, Savoie, Isère, Rhône, Saône-et-Loire, Côte-d'Or, Aube, Yonne, Eure-et-Loir.

La Hotchkiss a quitté jeudi à 2 heures l'Automobile Club de France, place de la Concorde, pour gagner la Côte d'Azur par Melun, Montargis, Nevers, Moulins, Roanne, Lyon, Saint-Etienne, la vallée du Rhône, Aix, Marseille, Cannes, Nice, Monte-Carlo.

Puis, revenant sur ses pas, jusqu'à Cannes, elle repassera par Marseille, cette fois, en traversant Toulon et remontera vers le Nord en zig-zaguant pour toucher tantôt les grandes villes de la côte ouest, tantôt celles du Centre.

Ce voyage constituera un sévère critérium d'endurance, et nous répétons que la Hotchkiss sera la première six-cylindres qui aura accompli, en France, une semblable performance.

H. M. Ainsworth.



Le châssis six-cylindres Hotchkiss.

Ce châssis, un des plus admirés au Salon, est muni d'un moteur de 35 chevaux; allumage par magnéto à bougies, embrayage à cône, changements de vitesse à deux balladeurs, transmission par cardan.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Tous les rentiers de France, la Bourse et le monde financier n'ont d'attention, en ce moment, que pour le projet d'impôt de M. Caillaux sur le revenu.

Il est à souhaiter qu'on connaisse le plus tôt possible les prescriptions de la loi, chaque jour de retard amenant une indécision plus grande et des ventes nouvelles de 3 0/0 par les petits porteurs.

En France, ils sont légion, puisqu'on a pu dire à la Chambre que plus de la moitié de la dette inscrite était constituée par des inscriptions de 100 francs de rente et au-dessous. Chaque jour, des ordres de vente au comptant se produisent en assez grand nombre pour servir et au delà les achats des Caisses Publiques.

C'est là une situation anormale qui aura cessé, nous l'espérons, quand cet article paraîtra.

Il n'est pas moins intéressant de l'examiner froidement, au point de vue pratique, et nous sommes à l'aise pour le faire. Bien que peu partisan, en général, des Fonds d'Etats, nous avons toujours fait une exception unique pour les Rentes Françaises. Le 3 0/0 est le Fonds d'Etat par excellence, qui doit constituer la base de toutes les fortunes mobilières françaises, à cause des avantages particuliers qui lui sont propres, et de ces avantages le plus précieux assurément est l'immunité dont il jouit, depuis sa création, vis à-vis du fisc.

Il est clair que le jour où la Rente Française sera frappée par l'impôt, cet avantage exceptionnel disparaîtra.

Notez que la quotité de l'impôt n'est pas ce qui choque le plus le rentier : celui-ci vend aujourd'hui non pour se soustraire à un impôt de 4 0/0 sur son coupon, mais parce qu'il voit son titre perdre la qualité exceptionnelle qui le caractérise.

Si nos Rentes sont imposées, le 3 0/0 changera à nos yeux *de classe*, pour parler le langage des sports. Couvert de son immunité il occupe dans les portefeuilles une place unique, indépendante même de l'importance de son revenu; dépouillé de cet avantage, il rentre, pour le capitaliste, dans la catégorie des placements sérieux où il voisine avec bien d'autres : sa valeur se mesure à ce qu'il donne.

Nous vous avons toujours conseillé la *division* des risques par la diversité des placements. Le jour où le 3 0/0 sera imposé, nous dirons : Comparez-le aux obligations 3 0 0 de nos grandes lignes, aux grandes valeurs de notre cote et prenez davantage de celles qui rapportent le plus. En definitive, ce n'est pas le rentier qui perdra, ce sera l'Etat.

PETITE CORRESPONDANCE

G. R., à Melun. — *La Société C. G. R. a déclaré un coupon d'acompte de 3 0/0, à valoir sur le dividende de 1906 des actions privilégiées; le paiement en est fait à partir du 1er février, à raison de 0.70 net d'impôts, contre remise du coupon n° 3. La campagne de 1906 a été satisfaisante; on croit pouvoir espérer un petit dividende sur les actions ordinaires.*

A. de M., Libourne. — *Le principe de la division des risques s'applique à tous les placements, qu'ils soient à revenus fixes ou à revenus variables; il s'applique aussi aux différents pays. Voici un choix des deux obligations et d'un Fonds d'Etat formant un placement très sûr à gros revenu :*

	Capital	Revenu
20 obligations Union des tramways 4 0/0 à 458 francs	*9.160*	*400*
20 obligations Puebla tramways 5 0/0 à 489 francs	*9.780*	*500*
500 francs de rente Japonaise 5 0/0 Consolidé Intérieur 1902	*9.700*	*560*
	28 640	*1.400*

soit environ 29.000 francs placés, par tiers, sur une valeur de tramways aussi française que belge, sur un tramway mexicain constitué sous les lois anglaises et au Japon et rapportant 4,80 0/0.

J. L. B., Fontainebleau. — *Très heureux de votre réussite sur les* De Mello *achetés en décembre, nous approuvons votre idée de réaliser. Quand on peut prendre un bénéfice de près de cent pour cent, il ne faut pas courir risque de le voir s'amoindrir. Placez le produit en obligations* Union des Tramways *4 0/0 jusqu'à ce que nous vous avisions d'un nouveau placement que nous pensons pouvoir vous indiquer d'ici peu. Arbitrez votre 3 0/0 en 3 0/0 amortissable; c'est une mesure de prudence qui ne modifie pas votre portefeuille et qui vous assure le remboursement au pair en toute éventualité.*

M. D., à Essoyes. — *Les* General Motor Cab *sont une bonne valeur, vous pouvez acheter. Le mieux serait pour avoir une consultation plus complète de nous envoyer la liste de vos valeurs, comme placements à revenus fixes et gros intérêt. Vous pouvez vous guider sur ce que nous disons plus haut à A. de M., Libourne. Comme valeurs à plus-values, en voici trois que nous estimons très solides :* New-England and Clifton privilégiée 8 0/0 *au pair de 26 francs négociable en coupures de 4 titres. C'est une mine de cuivre de l'Arizona (Etats-Unis) qui entre dans la période d'exploitation intensive. Nous croyons à un dividende pour l'exercice courant Action* Dominion Copper Mine *cotée actuellement* $ *8. C'est une mine de cuivre de la Colombie Britannique. Nous croyons à un dividende pour l'exercice courant. Action* Ekela-Kadei-Sangha *cotée environ 275 francs. C'est une exploitation de caoutchouc dans l'Afrique Française.*

Nous pouvons vous adresser sur ces différentes valeurs les documents et les études publiés par la Revue Internationale des Valeurs de Placement.

M. Pneu 38. — *Aujourd'hui les actions* Tramways de Mexico *sont devenues plus intéressantes que les obligations, en ce sens que les résultats de l'exploitation et son développement leur donnent une grande sécurité et permettent une plus-value importante. C'est parce que nous connaissons cette situation que nous vous avons recommandé de préférence les actions dans le numéro du 29 décembre. Vous pouvez encore acheter, la situation n'est devenue que meilleure.*

Comme action de banque, nous vous recommandons la Banque Centrale Mexicaine.

L. B. à Versailles. — *Les deux affaires dont vous nous parlez ne nous inspirent aucune confiance; il y a eu trop d'affaires similaires créées à Londres et la concurrence sera trop vive. Vos numéros ne sont pas sortis.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris

BLOC-NOTES

* * *

LE BULLETIN DE MICHELIN

* * *

La Jante amovible. — Roues égales et roues identiques. — Le problème des rechanges.

Il nous serait difficile, en ce moment, d'entretenir nos lecteurs d'un sujet qui soit plus d'actualité que la jante amovible.

D'ailleurs, les nombreux visiteurs qu'elle attirait à notre stand du Salon de l'Automobile nous ont posé à son sujet des questions qui doivent venir également à l'esprit de ceux de nos lecteurs qui n'ont pu aller au Salon. Les uns et les autres trouveront profit à ce que nous répondions à celles qui présentent le plus d'intérêt.

Nous avons expliqué souvent ici quel avantage énorme résulte de l'adoption des roues égales. Si, à notre avis, c'est déjà une nécessité d'y avoir recours s'agissant de roues ordinaires, à plus forte raison s'imposent-elles avec des jantes amovibles.

Quand nous parlons de roues égales il faut bien s'entendre ,c'est roues identiques que nous devrions dire. Car, en effet, le terme roues égales paraît prêter souvent à la confusion, avoir des roues égales, ce n'est pas avoir des roues d'un diamètre sensiblement le même à l'avant et à l'arrière, par exemple du 870/90 à l'avant et 875/105 ou 880/120 à l'arrière. C'est avoir identiquement le même type du pneu aux quatre roues, par exemple quatre 875/105 ou quatre 880/120. Dans leurs grandes lignes, voici quels sont les avantages de cette combinaison : simplification des rechanges à emporter, facilité d'user à fond à l'avant une enveloppe ou une chambre dont le service n'eût plus été suffisant à l'arrière.

La seule objection sérieuse qu'on ait faite contre cette méthode, c'est une difficulté plus grande de direction, s'agissant de gros pneus placés à l'avant. Or, ainsi que nous l'avons exposé ici à maintes reprises, cet inconvénient est purement imaginaire. Si les manœuvres de garage, exécutées très lentement et sur place occasionnent une dépense musculaire un peu plus élevée, dès que la voiture prend une allure régulière et normale, on ne saurait distinguer de différence entre des pneus de forte ou faible section. Tous les maîtres du volant ont affirmé publiquement qu'il était faux que de gros pneus à l'avant rendent la direction plus dure.

Par conséquent, il y a tout intérêt à avoir des roues identiques dans tous les cas.

Mais si avec des roues ordinaires la simplification des rechanges apparaît comme un gros avantage, à bien plus forte raison en est-il ainsi lorsqu'il s'agit de jantes amovibles.

En effet, il faut, à notre avis, pour un voyage même court, envisager l'hypothèse qu'on pourra crever deux fois au moins. Il peut arriver évidemment que l'on ne crève pas du tout, mais il peut arriver aussi que l'on crève plus d'une fois. Donc, comme vous ignorez si c'est à l'avant ou à l'arrière que vous crèverez, il faut emporter deux amovibles par types de pneu différents à l'avant et à l'arrière, c'est donc quatre amovibles en tout dont on doit se munir. Or, quatre pneus tout gonflés sur leurs jantes représentent forcément un certain poids et un encombrement en rapport.

Si, d'ailleurs, on avait à l'avant des pneus ordinaires, le cas ne serait pas sensiblement différent puisqu'il faudrait, en dehors des deux amovibles nécessaires à l'arrière, deux enveloppes et deux chambres pour les roues d'avant.

Il ne faut donc pas hésiter, si vous adoptez des amovibles, et vous le ferez sûrement en présence des avantages qu'ils offrent, à en faire munir vos quatre roues et à les prendre d'un même type exactement pour l'avant et l'arrière. Ainsi, avec ces deux amovibles seulement comme rechange, vous pourrez rouler avec une sécurité largement suffisante.

MICHELIN.

NOTES DES ÉDITEURS

Notre hôtel de l'avenue des Champs-Elysées à provoqué l'admiration de ceux de nos lecteurs qui nous ont fait le plaisir de venir nous voir. Notre installation, pas encore complètement terminée, va s'achever d'ici peu, et nous pourrons bientôt inaugurer nos soirées sportives et mettre nos salles des fêtes à la disposition des Sociétés qui désireraient y organiser des réunions.

Nous sommes heureux de constater l'empressement mis par nos lecteurs à répondre au questionnaire que nous leur avons posé dans nos derniers numéros. Les réponses nous arrivent en masse et nous prévoyons déjà que le dépouillement sera besogne peu aisée. Mais nous sommes fiers de voir combien le public se hâte de nous répondre, chaque fois que nous faisons appel à lui. Les lettres qui nous sont arrivées nous couvrent de lauriers. Cela nous est infiniment agréable et nous engage encore plus à continuer notre tâche. Toutefois, ne vous croyez pas obligés, chers lecteurs, de nous décerner des compliments. Soyez absolument sincères. Nous préférons une critique juste à de banales félicitations. Dans la tâche que nous nous sommes tracée, de faire sans cesse de mieux en mieux, nous avons besoin de tous les conseils, de tous les avis, et nous serons toujours très reconnaissants à ceux de nos lecteurs qui voudront bien nous aider.

Le numéro de *Femina* de cette quinzaine s'adresse tout particulièrement à nos lectrices. Outre un superbe hors-texte d'Helleu, il contient en effet des illustrations très intéressantes de sport dans les montagnes, ski et toboggan.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : JARRIGE.